2001

ANNUAL REPORT

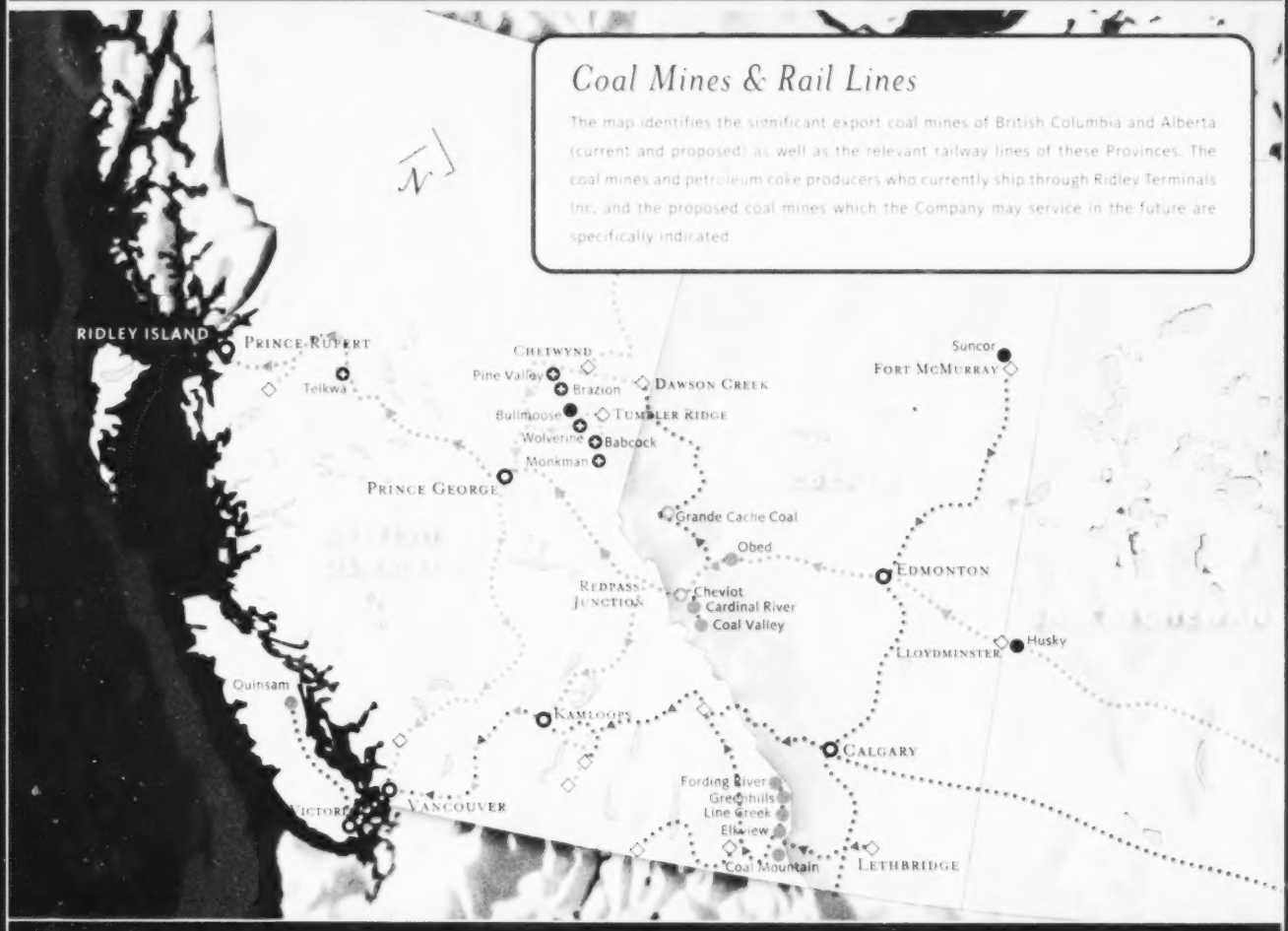
RIDLEY TERMINALS INC.

Table of Contents

Quality Mission Statement/ Health, Safety and Environmental Policy	1
Letter from the President	2–3
Company Strengths	4–6
Strategies for the Future	7
Progress on Strategic Plan	8–9
Ridley Charter	10
Management Discussion and Analysis	11
Financial Statements	12–17
The Company/Directory	18

Coal Mines & Rail Lines

The map identifies the significant export coal mines of British Columbia and Alberta (current and proposed) as well as the relevant railway lines of these Provinces. The coal mines and petroleum coke producers who currently ship through Ridley Terminals Inc. and the proposed coal mines which the Company may service in the future are specifically indicated.



MAP LEGEND

- Existing producers to Ridley
- Proposed mines to Ridley
- Coal mines to Vancouver
- Proposed mines (likely Vancouver)
- Cities (shipping terminals)
- Cities along routes
- Towns along routes
- Train line direction
- CN Rail
- BC Rail
- Other Rail
- Barge shipping line

103-04984/

Quality Mission Statement

Ridley Terminals Inc., as a marine terminal, provides continuous, high quality and high performance rail car unloading, product storage and vessel loading services.

At Ridley Terminals Inc. our customers are our reason for being. To help our customers deliver the best possible product, we are committed to providing the best quality service in a cost effective way.

To fulfill this commitment we operate in a participative management environment, as outlined in the Ridley Charter. Building on a proven history of uninterrupted service, all team members of Ridley Terminals Inc. work to satisfy the needs and desires of our customers efficiently and effectively.

Health, Safety & Environmental Policy

At Ridley Terminals Inc. we believe that the health and safety of people, and protection of the environment, are of paramount importance.

RIDLEY TERMINALS INC. IS COMMITTED TO:

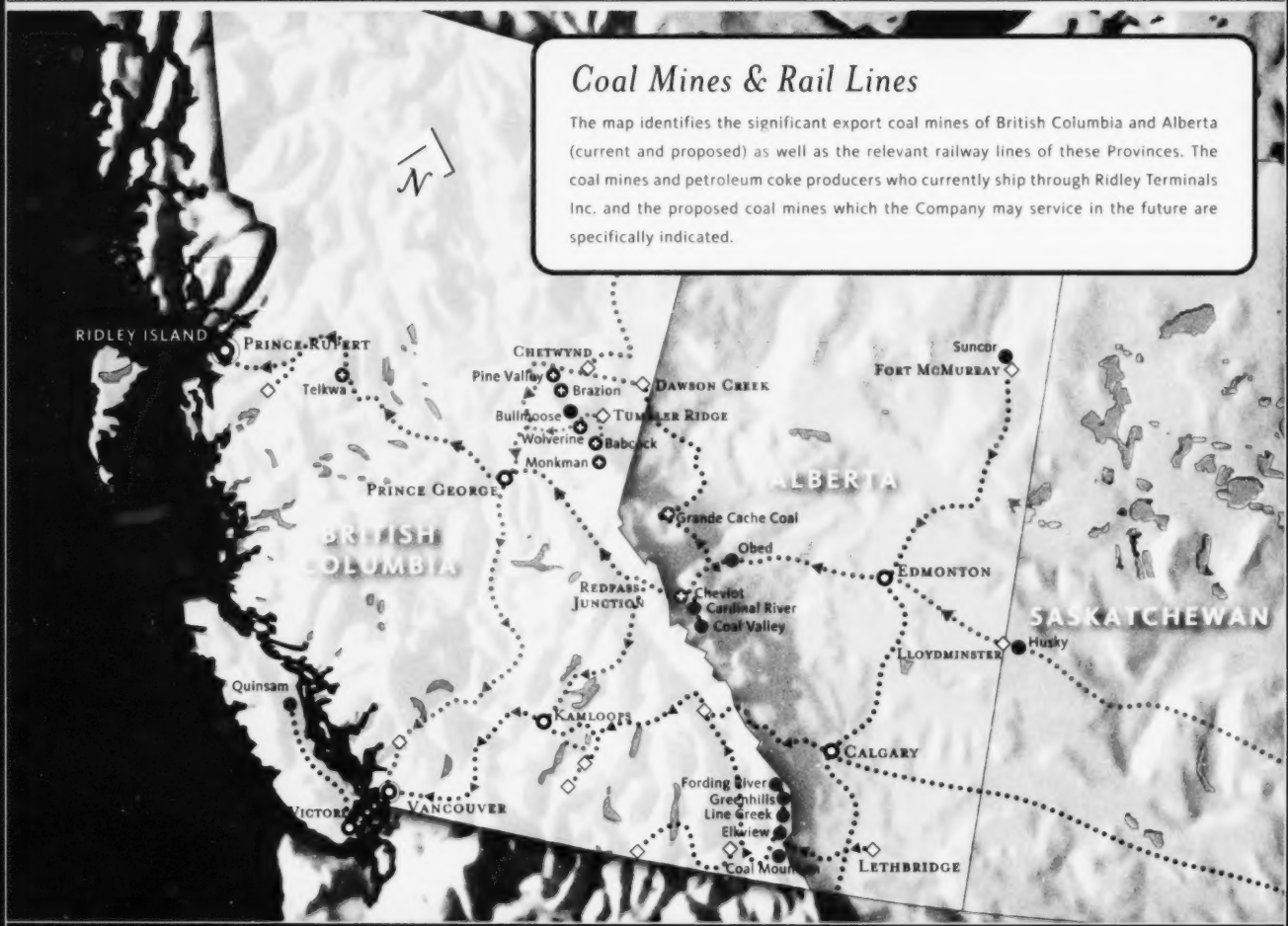
- Preventing accidents, injuries and environmental pollution
- Managing our business to ensure we meet all environmental, health and safety standards and legal requirements
- Ensuring that environmental hazards associated with our company activities are identified, assessed and managed
- Responding quickly and effectively to health, safety and environmental incidents and concerns resulting from our operations
- Following defined health, safety and environmental practices and procedures
- Setting objectives and targets for safety and environment as part of business planning
- Continually improving our safety and environmental performance.

Table of Contents

Quality Mission Statement/ Health, Safety and Environmental Policy	1
Letter from the President	2–3
Company Strengths	4–6
Strategies for the Future	7
Progress on Strategic Plan	8–9
Ridley Charter	10
Management Discussion and Analysis	11
Financial Statements	12–17
The Company/Directory	18

Coal Mines & Rail Lines

The map identifies the significant export coal mines of British Columbia and Alberta (current and proposed) as well as the relevant railway lines of these Provinces. The coal mines and petroleum coke producers who currently ship through Ridley Terminals Inc. and the proposed coal mines which the Company may service in the future are specifically indicated.



MAP LEGEND

- Existing producers to Ridley
- Proposed mines to Ridley
- Coal mines to Vancouver
- Proposed mines (likely Vancouver)
- Cities (shipping terminals)
- Cities along routes
- Towns along routes
- Train line direction
- CN Rail
- BC Rail
- Other Rail
- Barge shipping line

103-04984/

Quality Mission Statement

Ridley Terminals Inc., as a marine terminal, provides continuous, high quality and high performance rail car unloading, product storage and vessel loading services.

At Ridley Terminals Inc. our customers are our reason for being. To help our customers deliver the best possible product, we are committed to providing the best quality service in a cost effective way.

To fulfill this commitment we operate in a participative management environment, as outlined in the Ridley Charter. Building on a proven history of uninterrupted service, all team members of Ridley Terminals Inc. work to satisfy the needs and desires of our customers efficiently and effectively.

Health, Safety & Environmental Policy

At Ridley Terminals Inc. we believe that the health and safety of people, and protection of the environment, are of paramount importance.

RIDLEY TERMINALS INC. IS COMMITTED TO:

- Preventing accidents, injuries and environmental pollution
- Managing our business to ensure we meet all environmental, health and safety standards and legal requirements
- Ensuring that environmental hazards associated with our company activities are identified, assessed and managed
- Responding quickly and effectively to health, safety and environmental incidents and concerns resulting from our operations
- Following defined health, safety and environmental practices and procedures
- Setting objectives and targets for safety and environment as part of business planning
- Continually improving our safety and environmental performance.

LETTER FROM *the President*

Loading coal at the berth.

To our Shareholder,

For Ridley Terminals Inc., 2001 was marked with significant challenges, notable achievements and some positive signals for the future. The challenges included throughput reductions, which resulted from two mine closures in the previous year. Contrasting these challenges were some key achievements, such as our first collective agreement and a single-shift coal loading record. Some significant positive signs included progress on the construction of a new liquid sulphur facility, the first test shipment of coal from a new mine, and positive trends in international coal markets that signal potential future growth for Canadian coal production. The Company is continuing with its strategies to build on its strengths in order to address our challenges, pursue new opportunities and return to profitability in the coming years.

Our most difficult challenge of the last year for Ridley Terminals Inc. was the reduced volume of coal handled, caused by the closure of the Quintette and Gregg River mines in 2000. The volume of coal handled at the terminal has fallen by two-thirds as a result of these mine closures. To meet this challenge, the Company reduced its hours of operation and the size of its workforce in 2000 in order to reduce operating costs. While as a result of these changes operating income remained positive in 2001, after interest expense Ridley Terminals Inc. incurred a loss of $2.4 million.

The completion and ratification of the Company's first collective agreement with its union was a significant achievement in 2001. Two-thirds of the employees were certified as a bargaining unit in 2000, in part due to the uncertainty caused by the mine closures. This collective agreement was achieved without any work stoppages. In its 18 year history, the Company has only lost one day due to a work stoppage.

Another significant achievement was the loading record set during the year, when over 80,000 tonnes were loaded on a vessel in a single 12-hour shift. This achievement demonstrates the continued commitment to high productivity by Ridley Terminals Inc.'s team members. The Company has utilized participative management since its inception in 1983, and the continued use of this management system is essential to the improvement of operations in the coming years.

Progress on the construction of a liquid sulphur terminal facility was another significant development during the year. The facility, which is being constructed by Sulphur Corporation of Canada Ltd. at an estimated cost of $20 million, was 80% complete at the end of the year and is expected to be operational in the first half of 2002. Ridley Terminals Inc. will operate this facility under a long-term agreement with Sulphur Corporation of Canada Ltd.

In order to prepare for the operation of this new facility, four team members received training during the year towards their certification to operate the facility's steam plant. The transfer of some maintenance employees into these new positions also enabled three operators to begin apprenticeships in the mechanical and electrical departments. In October, management and bargaining unit team members traveled to Gavelston, Texas to visit a liquid sulphur terminal operated by Freeport-McMoRan Sulphur Inc. This fact-finding mission served to increase our knowledge of the nature of liquid sulphur

operations and increased our confidence in our ability to operate this new facility. Special thanks to Freeport-McMoRan for allowing us to visit their site.

Early in 2002, construction activity at the sulphur terminal was suspended. While the reason for this delay has not been announced, Ridley Terminals Inc. is confident that the terminal will be completed in 2002.

Partnerships with the railways that bring coal to the terminal are an important contributor to the Company's success. Over the past few years, moving to heavier trains and scheduled train service has improved the productivity of the railways and the terminal. Recent discussion with the railways have focussed on maintaining service on the Tumbler Ridge line, to enable potential new coal mines to open.

Changes in the traditional supply/demand relationships in the international metallurgical coal market in 2001 are a positive sign for the future of the Company. European demand for Canadian metallurgical coal has continued to increase, due to reduced production of coal in Europe and reduced exports of coal from the United States. Industry observers expect these trends to continue in the coming years, creating opportunities for the development of new coal mines in Canada.

Two companies planning to open new coal mines in North-East BC were very active in 2001. Coal from these mines will be shipped from Ridley Terminals Inc.'s berth as they move into production.

The Pine Valley coal mine delivered its first test shipment through the terminal in 2001. A second test shipment began to arrive at Ridley Terminals Inc. in January 2002. This mine has already obtained the required environmental approvals to commence operations. The partners who own the mine expect to go to the capital markets during 2002, in order to raise the funds required to bring the mine to full production.

Western Canadian Coal Corporation is promoting the development of a number of properties. The Burnt River mine is expected to begin test shipments in 2002, and this company plans to raise funds on the capital market in 2002 to begin construction of the Wolverine project. In their 2001 annual report, Western Canadian Coal Corporation set a goal of 5 million tonnes of annual coal production by the year 2006.

Ridley Terminals Inc.'s ability to operate as a coal terminal is directly related to the ability of these or other new mines to successfully come into production. However, significant volumes from new mines are not expected before 2004. As the Bullmoose mine, the Company's largest customer, is scheduled to close in March 2003, and the current debt is due in February 2003, interim measures are necessary in order for the terminal to remain operational for these new mines.

Recognizing the need to identify and evaluate the options available for Ridley Terminals Inc. in 2003 and beyond, PricewaterhouseCoopers Securities Inc. was engaged to report on the value of the Company and the options available to the Crown This report was delivered to Transport Canada in January 2002. Transport Canada intends to present to the Federal Cabinet options for the future of Ridley Terminals Inc. These options will consider, but are not limited to, the options analyzed by PricewaterhouseCoopers Securities Inc.

A successful future for Ridley Terminals Inc. requires a solid business foundation. Our focus in the coming year will be to continue building on the fundamental elements of our business: market development, cost control and team performance. I am convinced that this focus will return the company to prosperity and increase the value of the Company to the Crown.

GREGORY A. SLOCOMBE
President and Chief Operating Officer

COMPANY

Strengths

Mr. Tony Zemenchik operating a locomotive.

MARKET RESPONSIVENESS

A key component of the Company's success has been strong customer relationships. Ridley Terminals Inc. has successfully built these relationships by responding to customer needs and providing considerable flexibility in its operating practices. Some examples of the Company's responsiveness include:

- WORKING WITH OUR CUSTOMERS TO DEVELOP STORAGE YARD OPERATING PRACTICES THAT HELP THEM TO CONTROL THE QUALITY CHARACTERISTICS OF THEIR COAL
- IMPROVING RAILWAY EFFICIENCY AND TURN AROUND OF CUSTOMER RAIL CARS BY ACCEPTING CARGO BOTH IN SMALLER UNITS THAN FULL UNIT TRAINS, AND IN LONGER AND HEAVIER UNIT TRAINS
- DEVELOPING PROCEDURES TO HANDLE US-STYLE ALUMINUM RAIL CARS, EVEN THOUGH THE RAIL CAR DUMPER IS NOT DESIGNED FOR THESE CARS
- CHANGING STORAGE PROCEDURES TO ALLOW CUSTOMERS TO SIGNIFICANTLY INCREASE THE AMOUNT OF COAL THEY ARE ABLE TO KEEP IN THE STORAGE YARD
- DEVELOPING PROCEDURES TO SCREEN PRODUCT IN THE STORAGE YARD TO MEET THE SPECIFICATIONS OF AN OVERSEAS PURCHASER

TRACK RECORD

The Company has an outstanding historical record in turn around efficiency for trains and ships. Key factors in this success are strong preventative maintenance procedures, which contribute to operational reliability, and a productivity plan which shares half the net despatch with its team members. The result has been that only a handful of ships have ever entered into demurrage in 18 years of the Company's operation. We look forward to a continuation this record, and a parallel one in the upcoming diversification into liquid sulfur.

MANAGEMENT SYSTEMS

Ridley Terminals Inc. uses a number of very effective management systems in order to maintain reliable operations and customer satisfaction.

Our quality management system is registered to ISO 9002-1994. In 2001, no complaints regarding quality of service were received, which is an indicator of the effectiveness of this system. In 2002, Ridley Terminals Inc. plans to achieve ISO 9001-2000 certification. The Company believes the current quality management system already meets most of the requirements of this new standard.

Protection of the environment is an important commitment of Ridley Terminals Inc. The environmental management system is registered to ISO 14001-1996. While there are only minor environmental risks facing the Company, goals are set each year for continual improvement in environmental performance. The Company was 100% compliant with its provincial permit requirements in 2001.

Maintaining the health and safety of Ridley Terminals Inc.'s team members is another important management system and we are pleased that, despite the significant changes experienced by employees in the last two years, a safe workplace has been maintained. The Company's record of work days lost due to WCB claims is shown in the attached table. The increase in the chart's other injuries category in 2000 was primarily due to an employee on a waiting list for surgery.

LOST WORK DAYS

	1999	*2000*	*2001*
Chronic Injuries	142	0	**70**
Other Injuries	12	39	**9**
Total	154	39	**79**

DIVERSIFICATION

A strategy for future growth includes a diversification that builds on Ridley Terminals Inc.'s current strengths while expanding its horizons. As part of that diversification process construction of a $20 million liquid sulphur terminal facility by Sulphur Corporation of Canada Ltd. began in 2001. This facility will share the existing berth and Ridley Terminals Inc. expects the sulphur terminal to be completed in the first half of 2002. The Company will operate the facility, and training of team members to perform these new duties began during the year. To accommodate this growth in operations, management systems are also being updated to include the new requirements arising from the sulphur terminal. The strategy of diversification into new products is expected to improve Ridley Terminals Inc.'s future efficiency and profitability.

PARTNERSHIPS

Corporate partnerships are essential for Ridley Terminals Inc. to continue to improve its performance and better meet the needs of its customers. Partnerships with CN Rail and BC Rail have resulted in significant efficiency improvements for both the railways and the terminal. In particular, moving to scheduled rail service has reduced the number of rail cars required to bring coal from the mines. Marketing efforts have been enhanced by partnerships, including cost sharing, with the railways and the Prince Rupert Port Authority.

LABOUR STABILITY

There are many indicators of the stability of the labour force and the value they add to the Company's results:

- Turnover of employees is very low. Over half of the Company's work force was hired in the first year of operations.
- Flexibility is demonstrated both within departments and across departments. For example, operators have been cross-trained to handle all major pieces of equipment.
- Participative management is utilized to obtain the input of all team members so that the best possible decisions are made.
- Ridley Terminals Inc. and its union ratified their first collective agreement in October 2001. The three year term of this agreement, expiring in June 2004, will help to ensure continued labour stability.

LOCATION

Ridley Terminals Inc. (RTI) is located on the coast of British Columbia, 500 nautical miles northwest of Vancouver, B.C. The terminal's location makes it ideal for loading large bulk cargo vessels for Pacific Rim destinations.

The Terminal is approximately eleven sailing days from Japan. Pacific Rim bound vessels can realize savings of 3 to 5 days by loading at RTI instead of sailing to Vancouver. These savings are a combination of a shorter sailing distance, less time waiting for berth and more efficient coal loading.

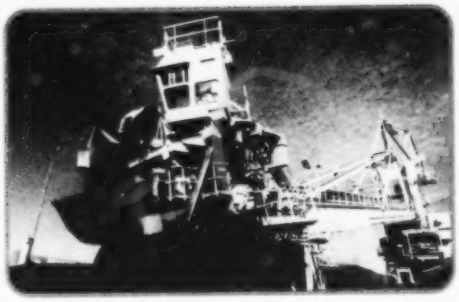
RTI is located at the terminus of Canadian National's northern line. This rail line is underutilized and the turn-around time between Prince Rupert and Alberta is faster than the turn-around time between Vancouver and Alberta.

CAPACITY

Ridley Terminals Inc. operates a dry bulk train unloading and marine vessel loading facility in Prince Rupert, B.C. Coal and petroleum coke are currently shipped through the facility. The tandem rotary rail car dumper can unload unit trains at up to 6,000 tonnes per hour.

The 23 meter depth at RTI's berth allows vessels up to 250,000 DWT to be easily handled. The two quadrant slewing ship loaders have a combined capacity of 9,000 tonnes per hour. Dedicated tugs allow docking of world class bulk cargo vessels in an efficient manner reducing non-productive ship time. RTI provides access to world class loading facilities at a convenient location.

COMPANY *Strengths* CONTINUED



A Stacker-Reclaimer in its cradle.

CAPACITY (CONTINUED)

In 2001 only 2.2 million tonnes of coal and petroleum coke were shipped. This represents only 14% of the terminal's capacity. After adding the liquid sulphur facility, the berth will remain significantly underutilized, leaving additional capacity for new coal shipments or other diversification projects.

FINANCIAL STABILITY

Ridley Terminals Inc. is a parent Crown Corporation reporting to the Minister of Transport. The Government of Canada guarantees its debt. As a result of the cost cutting measures of the last three years, the Company continues to generate a positive operating income in spite of a significant loss of volume.

Recognizing that income in 2001 was not sufficient to cover interest expense, PricewaterhouseCoopers Securities Inc. was engaged to provide their opinion on the options to be considered for the future of Ridley Terminals Inc. Transport Canada expects to present options for the future of Ridley Terminals Inc. to Cabinet in 2002. These options will consider, but are not limited to, the options analyzed by PricewaterhouseCoopers Securities Inc., and are also expected to include consideration of the Company's debt, which is due for repayment in February 2003.

CORPORATE GOVERNANCE

The Chairman & CEO and the other Directors of the Company are appointed by the Minister of Transport, with the approval of the Governor in Council. The Board of Directors is responsible to the Crown for the stewardship of the Company. To carry out this responsibility, the Board reviews and approves the strategic direction for the Company, as set out in the Corporate Plan. The Board also monitors actual performance against the plan at its regular meetings with management. Strong corporate governance is an important foundation for the Company's future success.

The Board exercises its responsibilities for financial reporting and internal controls through an Audit Committee consisting of three non-management members. The Audit Committee meets regularly with management and with the external auditors to review the scope and result of the annual audit, and to review the financial statements and related financial reporting matters prior to submitting the financial statements to the Board of Directors for approval.

The Board is also responsible for assessing the effectiveness of the Chairman and CEO, the President & COO and the Board as a whole. During 2001, the Board reviewed the Guidelines for Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises published by the Department of Finance and the Treasury Board Secretariat. The Board plans to review these guidelines annually, and to address specific areas of governance in more detail at its quarterly meetings.

STRATEGIES FOR

the Future

A coal vessel at the berth in the Port of Prince Rupert.

USES OF SULPHUR

Sulphur has a variety of uses including the manufacture of gunpowder, matches, phosphate, insecticides, and fungicides, in vulcanizing rubber and in the manufacture of paper products. Approximately 90% of sulphur production is used for the production of sulphuric acid, which is primarily used in the production of phosphate fertilizers.

SOURCES OF SULPHUR

Globally, sulphur comes primarily (95%) from hydrocarbon deposits, mostly in Western Canada, the Caspian Basin and the Middle East. The remaining sulphur production comes from mines. In Western Canada, the sulphur comes from natural gas processing, and crude oil and bitumen (oil sands) upgrading.

PROJECTED VOLUMES

	Actual			*Projected*	
Volumes	2000	2001	2002	2003	2004
Coal	3525	1752	2200	1338	2550
Petroleum Coke	390	482	480	300	240
Sulphur	—	—	450	900	1350
Total	3915	2234	3'30	2538	4140

PROGRESS ON

Strategic Plan

Liquid sulfur holding tanks under construction.

Ridley Terminals Inc.'s 2001-2005 strategic plan focuses on four areas which will strengthen the foundation for the Company's future: Marketing; Cost Control; Human Resources; and Privatisation.

MARKETING

Two significant events occurred in 2001 that highlight the success of the Company's marketing efforts. The most significant event was the construction, by Sulphur Corporation of Canada Ltd. (SCC), of a $20 million liquid sulphur terminal that is being integrated with the existing coal terminal. The second event was a test shipment of coal from the Pine Valley mine near Chetwynd, in North-East BC.

Construction of the sulphur terminal is expected to be complete in the first half of 2002. Ridley Terminals Inc., under contract with SCC, will operate the terminal. During 2001 RTI has prepared for the commencement of sulphur operations by training its employees and reviewing construction plans and operating procedures. In addition, a team of management and operating employees visited a liquid sulphur terminal. The additional revenue from the first year's operation of the sulphur facility is expected to be sufficient to bring the Company close to a break-even position in 2002.

Late in 2001 a test shipment of approximately 40,000 tonnes of coal from the Pine Valley mine was loaded on a vessel. Additional test shipments from this mine are expected in 2002, and the mine's owners plan to commence full production in 2003. Test shipments from mines under development by Western Canadian Coal Corporation, in particular the Burnt River and Wolverine properties, may also be received in 2002. Based on meetings with the owners of these mines, management anticipates that by 2004 coal produced from these mines will replace coal from the Bullmoose mine, which is scheduled to close in 2003.

In 2001 the Company pursued its goal of further diversification by meeting with parties interested in shipping other commodities, including iron ore, formed sulphur, bulk liquids and aggregate. The Company participated in a preliminary engineering study to evaluate the feasibility of handling bulk liquid at the terminal's berth.

Other parties, including the Prince Rupert Port Authority and the railways, are important partners in the Company's efforts to diversify and attract new business. Discussions were held with these partners to identify and pursue joint marketing strategies.

RTI continues to have unutilized berth capacity, and the Prince Rupert Port Authority has industrial land adjacent to the terminal that is available for new development. The Company's location in Canada's nearest port to Asia; its productive and flexible workforce; and its "open for business" attitude form the foundation for future marketing success in 2002 and beyond.

COST CONTROL

In 2001 RTI received a full year's impact of the workforce reductions that took place in the prior year. The Company reviewed ship loading procedures and identified opportunities for savings. Specifically, some vessels were loaded for one 12 hour shift per day, instead of the normal practice of loading all vessels 24 hours per day. This decision enabled the Company to reduce its overtime costs. In addition, some repair expenses were deferred to future years. Together with decreases in incremental operating costs, the reduction in total operating expenses was 8%. Further details on changes in the Company's operating expenses can be found in the Management Discussion & Analysis section.

Looking forward to the year 2002, RTI plans to complete and implement a project to automate its coal stacking operation. This change will help to reduce overtime costs, and the Company will then look at other productivity improvements.

HUMAN RESOURCES

On October 2, 2001, the Company and the International Longshore and Warehouse Union Canada, Local 523 ratified their first collective agreement. This agreement provides substantially the same wages and benefits to the bargaining unit members as they enjoyed prior to certification. Management achieved some of its negotiating goals, including provisions to reduce overtime costs and increase flexibility. The collective agreement remains in effect until June 30, 2004, which should provide labour stability through the operating changes that the Company will face over the next few years.

The Company remains committed to maintaining good relationships with its team members. Management believes it is important to allow all team members to have input in decision making through participative management and in 2001 team meetings and committee meetings provided a forum for this input. Team member input will be critical in 2002 as the Company begins to operate the new sulphur terminal.

Training was a significant human resource activity in 2001. A number of team members were transferred to new functions to prepare for operation of the new sulphur terminal. These transfers also opened up the opportunity to allow three new apprenticeships, the first since 1993. Specific training for the sulphur operations took place in the second half of the year, and will continue into 2002.

PRIVATISATION

The Crown has previously stated its intention to divest of its investment in Ridley Terminals Inc. in an open, public process, when circumstances are favourable for the Crown. During 2001 PricewaterhouseCoopers Securities Inc. was engaged to provide their opinion on the value of RTI and the options to be considered for RTI. During 2002 Transport Canada intends to present to Cabinet options for the future of RTI. These options will consider the report prepared by PricewaterhouseCoopers Securities Inc.

The Company's efforts to seek new customers and achieve additional cost savings are necessary steps in the process of returning Ridley Terminals Inc. to profitability. Future success in these efforts will increase the value of the Crown's investment in the Company, whether it is divested or maintained as a Crown Corporation.

Caterpillar 980C Loader, with Stacker-Reclaimer in the background.

RIDLEY

Charter

Mr. Boyce Winsor in the Stacker-Reclaimer.

At Ridley Terminals we believe that our accomplishments are the total product of every person's efforts. Innovation and improvement of our company must come from those who know our business best: our individual team members.

Each RTI team member is entitled to be treated equally as a valued partner with dignity and respect. Our commitment to participative management creates a safe and secure environment in which each team member has the opportunity to contribute and participate in the management and direction of the company.

1. Recognition

The contribution of every team member is recognized and the right of every team member to participate in the challenge of managing is the fundamental principle of our management philosophy.

2. Communication

Internal communication creates an atmosphere where problems and concerns may be discussed frankly and openly. Team members accept ownership of their problems in order to resolve outstanding issues. Each team member has the right and ability to discuss their concerns with each other at a convenient time and place and to openly appeal misunderstandings and complaints.

3. Goals and Objectives

The achievement of our corporate expectations is a shared responsibility. Each team sets its own goals within the corporate expectations and assesses its own progress and identifies solutions to its problems.

4. Hiring

Only highly capable and motivated people make our company excel. Every team member is hired on the basis of ability and overall commitment and contribution to the company. All vacancies will be circulated amongst existing team members and only if there are no qualified internal candidates, will a search commence outside the company. Every applicant is interviewed by potential associates or peers; there must be consensus that an applicant meets RTI's standards.

5. Training

Training, self-improvement and personal growth are fundamental elements of our company philosophy. Opportunities for development of new skills, knowledge and experience are continually identified in directions that best serve the individual and the company.

6. Compensation

In recognition of the contributions of skilled people, RTI will endeavour to maintain competitive salaries — a high level of benefits, work flexibility, and productivity recognition.

Our most important resource is dedicated people who contribute their efforts to ensure that excellence prevails throughout RTI. The undersigned accept individual responsibility for personal support and commitment to the foregoing principles.

MANAGEMENT

Discussion & Analysis

Mid-way through the year 2000, the Quintette and Gregg River mines closed. In response to these mine closures, Ridley Terminals Inc. reduced its operating hours from 24 hours per day to 12 hours per day, 7 days per week. The workforce was reduced by 30%. The financial results for the year 2001 reflect the effect of these changes on a full year's operations.

Stacking coal with the Stacker-Reclaimer.

OPERATIONS

Revenues

The volume of coal and petroleum coke shipped from the terminal decreased 43% during the year, while revenue decreased by 34%. The primary source of revenue for the terminal was the Bullmoose mine, accounting for 76.5% of the Company's total revenue. Other coal revenue resulted from a shipment of thermal coal from Luscar Ltd., and the first test shipment of coal from the proposed Pine Valley mine in North-East British Columbia.

Shipments of Petroleum coke came from the Husky Heavy Oil Upgrader in Lloydminster, Saskatchewan and from the Suncor oil sands operations in Fort McMurray, Alberta.

Expenses

Operating expenses in 2001 were 8% less than in the previous year. This was primarily achieved through reductions in personnel and lease rental expenses, partially offset by increased legal and consulting costs.

Total salaries, wages and benefits were reduced 14% in 2001. These reduced costs were a result of the workforce reduction in 2000. Municipal taxes increased 6%. This is the first increase in property taxes following many years of decreases.

Other services doubled in the year 2001. Legal costs increased by $200,000, primarily due to arbitration over the cost of the tug service at the berth and costs associated with the negotiation of the Company's first collective agreement. Consulting increased as a result of the Company's share of the cost of a report on the Crown's options for RTI. Other services also includes director's fees and travel expenses. These costs increased when Ridley Terminals Inc. became a parent Crown Corporation on November 1, 2000.

The terminal shipped 2.2 million tonnes in 2001. This is a reduction of 43% from the 3.9 million tonnes shipped in 2000. The reduction in volume provided savings in lease rental and in the cost of utilities. Lease rental is paid per tonne shipped from the terminal, and decreased by 40%.

Electricity costs decreased by 15%. This decrease reflects lower usage, but also takes into account a fixed demand charge from the provincial utility. The savings in electricity costs were partially offset by a 17% increase in the cost of natural gas. The decrease in the volume of natural gas used was more than offset by price increases.

Other

The restructuring cost in 2000 represented severance costs of $1.5 million, offset by gains recognized in the pension plan. Those gains consisted of a curtailment gain of $0.3 million and a settlement gain of $0.3 million. The curtailment gain arose because the expected years of future service were reduced to nil for those team members whose employment ended in 2000. The settlement gain was realized for team members who elected to withdraw the value of their pension from the plan.

CASH RESOURCES & LIQUIDITY

Cash generated from operations has historically been the Company's primary source of liquidity. In 2000, the Company's operations generated $3.2 million of cash, but in the current year $2.2 million was used to maintain operations. This includes the payment of interest expenses of $3.3 million. The decrease in cash generated from operations was caused by the decrease in volume handled by the terminal after the mine closures in 2000.

The Company's investing activities consist of capital additions and contributions to the Company's pension plans. Additions to capital assets amounted to $137,000 in 2001, compared with $82,000 in 2000. In both years additions were for replacement and minor upgrading of the Company's capital assets.

The Company's contribution to its pension plans was $168,000 in 2001. In 2000 the Company's contribution to its pension plans was $656,000. The valuation of the Ridley Terminals Inc. Employee Pension Plan as at January 1, 2001 determined that additional employer contributions cannot be made to the main pension plan for three years because of an excess surplus in the plan.

In the first quarter of 2000 the Company repaid $1.0 million of its long-term debt. Following the announcement of the mine closures in the second quarter of 2000, no further repayment of long-term debt has occurred.

ACCOUNTING PRINCIPLES

The Company's financial statements have been prepared in Canadian dollars, and in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. Where alternative accounting methods exist, management has chosen those it deems most appropriate in the circumstances. These principles have been applied on a basis consistent with that of the previous year.

OUTLOOK

During 2001 the Sulphur Corporation of Canada Ltd. was constructing a liquid sulphur handling facility on the Company's site. This facility will use the site's berth for the loading of vessels, and will be operated by the Ridley Terminals Inc. Shipments are expected to commence in the first half of 2002.

In 2002, the Company expects improved operating results with the sulphur shipments scheduled to start and anticipated test shipments from the Pine Valley coal mine.

OPERATIONAL RISKS

The Bullmoose mine is the primary source of Ridley Terminals Inc.'s revenue. This mine is scheduled to close in 2003. The Company also relies on regular shipments from its two petroleum coke customers. The ability of the Company to continue to operate following the closure of the Bullmoose mine will be dependent on its ability to secure additional new business.

Ridley Terminals Inc. operates a highly automated terminal utilizing large mechanical equipment. The failure of any of this equipment would impact the Company's earnings and cash flows. Insurance coverage is in place to reduce the Company's risk from equipment failure.

The Company's long-term debt includes access to a $20 million operating line of credit facility. The Company has not yet drawn on this facility. This debt, which is guaranteed by the Crown, matures on February 11, 2003. During 2002 Transport Canada intends to present to Cabinet options for the future of RTI. This will include options for RTI's debt at its maturity.

There are no significant environmental risks facing the company. Procedures are in place to address minor environmental risks such as spills of lubricating oil or fuel.

Liquid sulphur unloading racks, with the sulphur storage tanks in the background.

Management's Responsibility

The accompanying financial statements of Ridley Terminals Inc., and all information in this annual report pertaining to the Company, are the responsibility of management, and have been approved by the Board of Directors.

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. Where alternative accounting methods exist, management has chosen those it deems most appropriate in the circumstances. Financial statements are not precise, because they include some amounts that are based on estimates and judgements. Management has determined such amounts on a reasonable basis. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

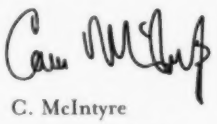
Management maintains a system of internal accounting and administrative controls to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information and the safeguarding of assets.

The Board of Directors of the Company is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal controls. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee consisting of three non-management members. The Audit Committee meets regularly with management and with the external auditors to review the scope and result of the annual audit, and to review the financial statements and related financial reporting matters prior to submitting the financial statements to the Board of Directors for approval.

These financial statements have been independently audited in accordance with Canadian generally accepted auditing standards by the Company's external auditor, the Auditor General of Canada, and her report is included with these financial statements.

G. Slocombe

President and
Chief Operating Officer



C. McIntyre

Chief Financial Officer

Auditor's Report

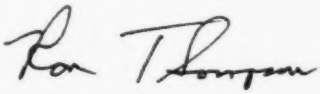
TO THE MINISTER OF TRANSPORT

I have audited the balance sheet of Ridley Terminals Inc. as at December 31, 2001 and the statements of income and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Company's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Company as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Company that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all respects, been in accordance with part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations, and the articles and by-laws of the Company.



Ronald C. Thompson, CA

Assistant Auditor General for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 1, 2002

Balance Sheet

DECEMBER 31, 2001 (IN THOUSAND DOLLARS)

	$	$
ASSETS		
Current assets		
Cash	**2,199**	4,705
Accounts receivable (Note 4)	**1,021**	1,031
Inventory	**2,912**	2,969
Prepaid expenses	**77**	93
	6,209	8,798
Capital assets (Note 5)	**15,250**	15,615
Pension plan assets (Note 6)	**990**	916
	22,449	25,329
LIABILITIES		
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	**1,650**	2,171
Interest payable	**35**	35
	1,685	2,206
Accrued restoration cost	**207**	138
Long-term debt (Note 7)	**63,994**	63,984
	65,886	66,328
SHAREHOLDER'S DEFICIENCY		
Capital stock (Note 8)	**136,042**	136,042
Deficit	**(179,479)**	(177,041)
	(43,437)	(40,999)
	22,449	25,329

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

On behalf of the Board.

Director

Director

Statement of Income and Deficit

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001 (IN THOUSAND DOLLARS)

REVENUES (Note 10)	**$ 12,140**	$ 18,260
Expenses		
Salaries, wages and benefits	**6,079**	7,035
Municipal taxes	**1,053**	993
Other services	**1,026**	528
Lease rental (Note 11)	**749**	1,258
Equipment, operations and maintenance	**732**	720
Site utilities	**677**	776
Amortization and restoration costs	**566**	608
Insurance	**255**	273
Office services and supplies	**254**	276
Bad debt recovery	**(60)**	(158)
	11,331	12,309
Income before investment income, interest expenses and restructuring costs	**809**	5,951
Investment income	**124**	194
Long-term debt	**(3,358)**	(3,420)
Other interest expense	**(13)**	(13)
	(3,247)	(3,239)
(Loss) income before restructuring costs	**(2,438)**	2,712
Restructuring costs (Notes 6 and 10)		(897)
NET (LOSS) INCOME	**(2,438)**	1,815
Deficit, beginning of year	**(177,041)**	(178,856)
Deficit, end of year	**(179,479)**	(177,041)

Statement of Cash Flows

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2001 (IN THOUSAND DOLLARS)

OPERATING ACTIVITIES	**$**	$
Net (loss) income	**(2,438)**	1,815
Non-cash items		
(Loss) Gain on disposal of capital assets	**2**	(1)
Amortization of capital assets	**497**	539
Pension expense (gain on pension plan)	**94**	(260)
Accrual of restoration costs	**69**	69
Changes in working capital items		
Accounts receivable	**10**	841
Inventory	**57**	64
Prepaid expenses	**16**	1
Accounts payable and accrued liabilities	**(521)**	270
Pension plan liabilities		(95)
Cash flows from operating activities	**(2,214)**	3,243
INVESTING ACTIVITIES		
Contribution to pension plans	**(168)**	(656)
Additions to capital assets	**(137)**	(82)
Proceeds on disposal of capital assets	**3**	1
Cash flows used in investing activities	**(302)**	(737)
FINANCING ACTIVITIES		
Issue (repayment) of long-term debt	**10**	(1,007)
Cash flows used in financing activities	**10**	(1,007)
NET INCREASE (DECREASE) IN CASH	**(2,506)**	1,499
Cash, beginning of year	**4,705**	3,206
Cash, end of year	**2,199**	4,705
SUPPLEMENTARY DISCLOSURE		
Interest paid	**3,348**	3,442

The accompanying notes are an integral part of the financial statements.

NOTES TO

Financial Statements

DECEMBER 31, 2001 (AMOUNTS IN TABLES ARE IN THOUSAND DOLLARS)

1 GOVERNING STATUTES AND NATURE OF OPERATIONS

The Company, incorporated under the *Canada Business Corporations Act* on December 18, 1981, operates a bulk commodity facility on Ridley Island in Prince Rupert, British Columbia. On June 11, 1998, the *Canada Marine Act* received Royal Assent. This Act came into force on November 1, 2000, at which time the *Canada Ports Corporation Act* was repealed and the Canada Ports Corporation was dissolved. Under the *Canada Marine Act*, RTI became a parent Crown Corporation named in Part I of Schedule III of the *Financial Administration Act*. As a Federal Crown Corporation, the Company is exempt from income tax.

2 SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

Accounting estimates

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the amounts recorded in the financial statements and notes to financial statements. These estimates are based on management's best knowledge of current events and actions that the Company may undertake in the future. Actual results may differ from those estimates.

Revenue recognition

Revenue is recognized at 50% of the contracted throughput rate at the time the coal is received at the terminal facility. The remaining 50% is recognized at the time of ship loading.

Inventory valuation

Inventory consists of supplies, consumables and repair parts. Inventory is valued at the lower of average cost and replacement cost.

Amortization

In 1990, the recorded value of the terminal facility was written down. Amortization is being recorded on the residual value using the straight-line basis over 34 years.

Other assets are amortized over their useful lives according to the straight-line method and at the following annual rates:

Machinery and equipment	10% and 20%
Office furniture and equipment	20% and 33.3%

Accrued restoration costs

Estimated future removal and site restoration costs are accrued on a straight-line basis over the expected remaining life of the terminal facility.

Employee pension plans

The Company accrues its obligation under employee pension plans net of plan assets. The Company has adopted the following policies:

- The cost of the pension benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method pro rated on service and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation and retirement ages of employees;
- For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value;
- When the restructuring of a pension plan gives rise to both a curtailment and a settlement of obligations, the curtailment is accounted for prior to the settlement; and
- The excess of the net actuarial gain (loss) over 10% of the greater of the pension obligation and the fair value of plan assets is amortized over the average remaining service period of active employees. The average service period of the active employees covered by pension plans is 12 years.

3 FUTURE STRUCTURE OF THE COMPANY

Under current operating conditions, the Company is unable to generate sufficient revenues to meet its long-term debt obligations. The Government of Canada, as discussed in note 7, guarantees the repayment of the Company's long-term debt. To assist in addressing this situation, the Company engaged the services of a consulting firm to prepare a report outlining the possible options for the future structure and direction of the Company. The completed report was presented to Transport Canada on January 16, 2002 and is currently under consideration.

4 ACCOUNTS RECEIVABLE

	2001	*2000*
	$	$
Accounts receivable		
Trade	**675**	663
Other	**106**	128
Advance to an officer, secured by a mortgage, without interest or repayment terms	**240**	240
	1,021	1,031

5 CAPITAL ASSETS

			2001	*2000*
	Cost	Accumulated amortization	Net	Net
	$	$	**$**	$
Terminal facility	237,905	222,912	**14,993**	15,315
Machinery & equip.	2,039	1,801	**238**	231
Office furniture & equip.	1,488	1,469	**19**	69
	241,432	226,182	**15,250**	15,615

6 PENSION PLANS

The Company provides pension benefits to its employees through defined benefit pension plans. The net expense for

the year for the Company's defined benefit pension plans is $94,400 (2000 – net gain of $354,100).

Information about the Company's defined benefit pension plans as at December 31, 2001 in aggregate is as follows:

	2001	2000
	$	$
Accrued benefit obligations	**12,647**	12,120
Fair value of plan assets	**14,378**	15,639
Funded status - plan surplus	**1,731**	3,519
Unamortized transitional asset	**(1,820)**	(2,003)
Unamortized net actuarial loss (gain)	**1,078**	(600)
Accrued benefit asset	**990**	916

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Company's accrued benefit obligations are as follows:

	2001	2000
	%	%
Discount rate	**6.75**	7.00
Expected long-term rate of return on plan assets	**7.00**	7.00
Rate of compensation increase	**5.00**	5.00
Indexation of pension	**3.00**	3.00

Other information about the Company's defined benefit plans is as follows:

	2001	2000
	$	$
Employer contribution	**168**	656
Employees' contributions	**116**	209
Benefits paid	**198**	1,657

In 2000 the Company laid off employees and settled its obligation under the pension plans for its former employees which resulted in a settlement expense of $1,508,232, a curtailment gain of $285,500 and a settlement gain of $325,500. The net amount of $897,232 has been presented as restructuring costs in the statement of income and deficit.

7 LONG-TERM DEBT

	2001	2000
	$	$
Canadian dollar banker's acceptances, bearing interest at the banker's acceptance rate plus 0.095%, payable at maturity	**3,994**	3,984
Loan facility, bearing interest at 5.28%, payable in full on February 11, 2003	**60,000**	60,000
	63,994	63,984

The Company's credit facilities are as follows:

a) Loan facility of $75 million, repayable on February 11, 2003, bearing interest at 5.28% on the first $60 million and bearing interest at the banker's acceptance rate plus 0.095% on the balance of the facility.

b) Revolving line of credit facility of $20 million, repayable on February 11, 2003, bearing interest at the banker's acceptance rate for Canadian bankers' acceptances plus 0.095%.

The above facilities are guaranteed unconditionally by the Government of Canada to a maximum of $95 million plus interest and other amounts up to $6 million.

8 CAPITAL STOCK

AUTHORIZED

2,000,000 common shares without par value

1,960,000 class "A", 18% non-cumulative redeemable preference shares with a stated value of $25.55 per share

217,052 class "B", 20% non-cumulative redeemable preference shares with a stated value of $230.00 per share

		2001	2000
		$	$
ISSUED AND FULLY PAID			
2,000	common shares	**90,001**	90,001
900,997	class "A" shares	**23,021**	23,021
100,089	class "B" shares	**23,020**	23,020
		136,042	136,042

9 RELATED PARTY TRANSACTIONS

Ridley Terminals is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Company enters into transactions with these entities in the normal course of business.

10 ECONOMIC DEPENDENCE

The Company is dependent upon the production of a coal producer which provided 76.5% of the Company's revenue (2000 – 38.7%) under a throughput agreement terminating March 31, 2003. A second coal producer, which provided 39.7% of the revenue in 2000, permanently closed its mine in August 2000. In response to this closure, the Company reduced its operating hours and decreased the size of its workforce during the year ended December 31, 2000.

Management is continuing to investigate various other options for the Company.

11 COMMITMENTS

The Company leases land from the Prince Rupert Port Authority for its terminal facility. The lease is for twenty-five years commencing in 1984 with a twenty-year renewal term. Lease payments are based on a rate per tonne of throughput which is subject to escalation provisions based on increases in the Consumer Price Index for each year. Lease rentals amounted to $748,846 during the year (2000 – $1,258,267).

The Company

Ridley Terminals Inc. was incorporated under the Canada Business Corporations Act on December 18, 1981. The Company is named in Part I of Schedule III of the Financial Administration Act. Section 143 of the Canada Marine Act provides that the Minister of Transport is the Minister responsible for RTI.

The Company operates a marine terminal on Ridley Island in Prince Rupert, B.C. Its train unloading and ship loading infrastructure and equipment are located on land leased from the Prince Rupert Port Authority. RTI plays an important role in supporting Canada's export coal business, and during 2001 a liquid sulphur handling facility was under construction by Sulphur Corporation of Canada Ltd. at the terminal. The sulphur terminal is integrated with the coal terminal and will be operated by RTI. The Company expects the sulphur terminal to commence operations in the first half of 2002.

The Company's focus is to increase the value of Canada's investment in the terminal, to support the local community of Prince Rupert, and to help Canadian shippers compete more effectively in the international market by minimizing transportation costs.

Directory

DIRECTORS

Vince Arimare
General Manager
Adventure Paving
Prince Rupert, BC

Penelope A. Denton
Registered Nurse
Prince Rupert, BC

Raymond C. Jones
Director of Crown Relations – Negotiator
Gitxsan Treaty Office
Gitsegukla, BC

Richard J. Wright
Owner
The Electrician
Prince Rupert, BC

OFFICERS

Gregory A. Slocombe
President & Chief Operating Officer

Cameron D. McIntyre, CA
Chief Financial Officer & Corporate Secretary

MANAGEMENT

Dennis E. Blake
Material Control Coordinator

Thomas D. Harvey
Plant Maintenance Information System Administrator

Larry T. Keene
Electrical Coordinator

Melvin A. Kuemper
Mechanical Coordinator

Kenneth J. Lindenberger
Operations Coordinator

William F. Myers
Human Resources Coordinator

Peter J. Petersen
Operations Coordinator

LEGAL COUNSEL

Fasken, Martineau, DuMoulin
Vancouver, BC

AUDITORS

The Office of the Auditor General of Canada
Ottawa, Ontario

For further information please contact:
Cameron D. McIntyre, CA
Chief Financial Officer
Telephone (250) 624-9511 ex114
Facsimile (250) 624-4990
E-mail cmcintyre@rti.ca
Web www.rti.ca

Or write to:
Ridley Terminals Inc.
Ridley Island Coal Terminal
P.O. Bag 8000
Prince Rupert, BC V8J 4H3

Forward Looking Statements
Certain statements in this annual report are forward-looking statements and are not historical facts. Inherent in these forward-looking statements are risks and uncertainties beyond the control or the ability of the Company to predict. Future results may vary materially from any results stated or inferred by forward-looking statements contained herein.

PHOTOS: ALLAN MCINTYRE

RAPPORT ANNUEL

2001

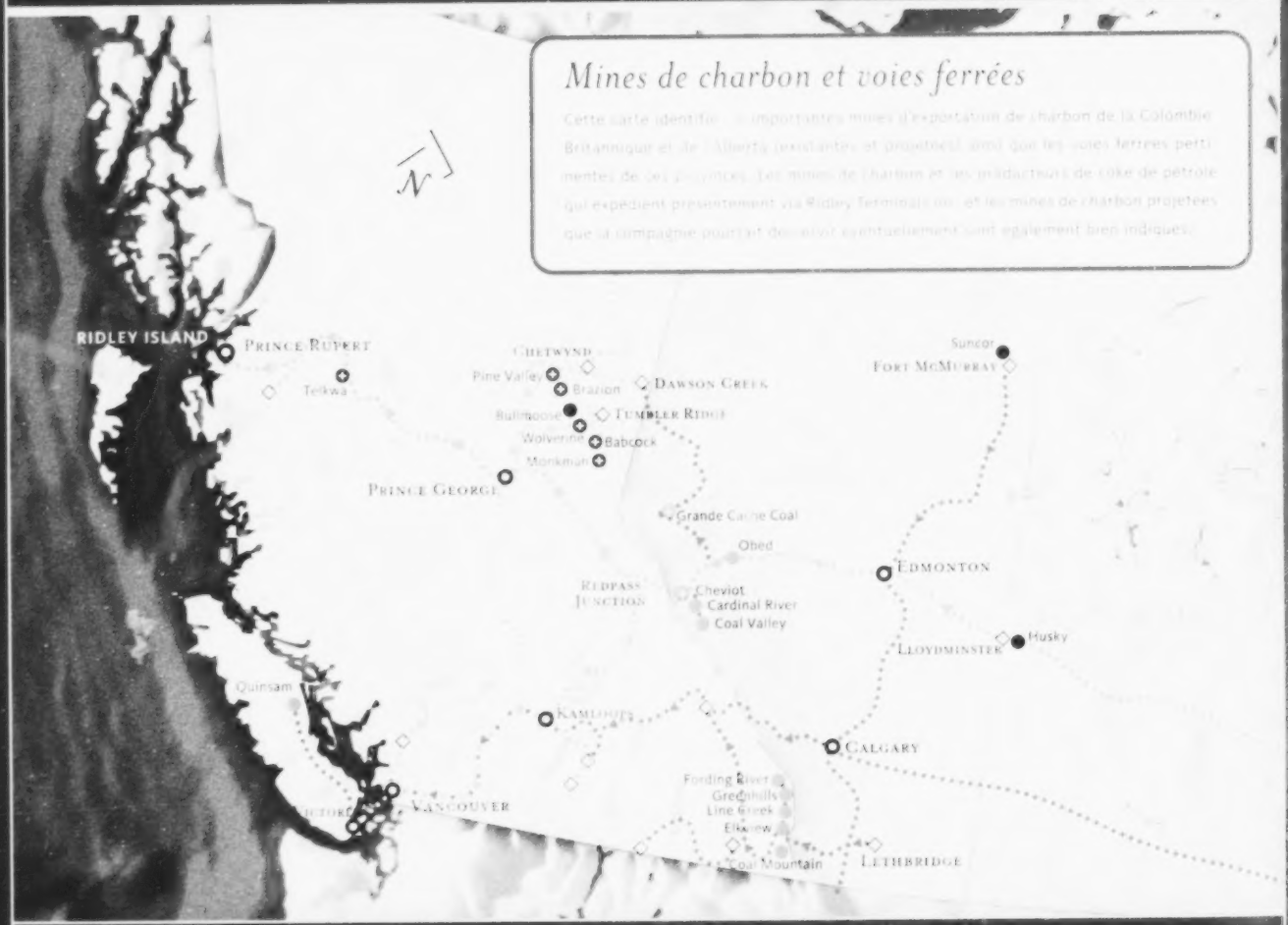
RIDLEY TERMINALS INC.

Table des matières

Énoncé de mission au sujet de la qualité/ Politique en matière de santé, de sécurité et d'environnement	1
Lettre du président	2–3
Les atouts de la compagnie	4–6
Stratégies pour l'avenir	7
Progrès réalisés par rapport au plan stratégique	8–9
La Charte de Ridley	10
Discussion et analyse de la direction	11
États financiers	12–17
La compagnie/Répertoire	18

Mines de charbon et voies ferrées

Cette carte identifie les importantes mines d'exportation de charbon de la Colombie-Britannique et de l'Alberta (existantes et projetées) ainsi que les voies ferrées pertinentes de ces provinces. Les mines de charbon et les producteurs de coke de pétrole qui expédient présentement via Ridley Terminals inc. et les mines de charbon projetées que la compagnie pourrait desservir éventuellement sont également bien indiquées.



LÉGENDE

- ○ Producteurs actuels utilisant Ridley
- ⊕ Mines projetées qui utiliseraient Ridley
- ● Mines de charbon qui expédient vers Vancouver
- ● Mines projetées (qui utiliseraient probablement Vancouver)
- ⊙ Villes (terminaux d'expédition)
- ⊙ Villes le long des routes
- ◆ Petites villes le long des routes
- •▸• Direction de la voie ferrée
- • • • CN Rail
- • • • BC Rail
- Autre compagnie de chemin de fer
- • • • Ligne maritime de barges

Énoncé de mission au sujet de la qualité

À titre de terminal maritime, Ridley Terminals Inc. fournit des services soutenus de qualité et de rendement élevés en matière de déchargement de wagons, d'entreposage de produits et de chargement de navires.

La clientèle de Ridley Terminals Inc. constitue sa raison d'être. Nous nous engageons à lui offrir le meilleur service qui soit, de façon rentable, afin de lui permettre de livrer le meilleur produit possible.

Nous avons établi un cadre de gestion participative, afin de respecter cet engagement, tel qu'énoncé dans la Charte de Ridley. Faisant fond sur ces antécédents de service ininterrompu, tous les membres de l'équipe de Ridley Terminals Inc. travaillent en vue de répondre aux besoins et désirs des clients de façon efficiente et efficace.

Politique en matière de santé, de sécurité et d'environnement

À Ridley Terminals Inc. nous croyons que la santé et la sécurité des gens et la protection de l'environnement revêtent une importance primordiale.

RIDLEY TERMINALS INC. S'ENGAGE À :

- Prévenir les accidents, les blessures et la pollution de l'environnement.
- Gérer ses affaires de façon à satisfaire à toutes les normes et les exigences juridiques en matière d'environnement, de santé et de sécurité.
- S'assurer que les risques environnementaux liés aux activités de notre compagnie sont identifiés, évalués et gérés.
- Réagir rapidement et efficacement aux incidents et aux préoccupations au chapitre de la santé, de la sécurité et de l'environnement, découlant de nos activités.
- Suivre des méthodes et procédures définies en matière de santé, de sécurité et d'environnement.
- Fixer des objectifs et des buts en matière de sécurité et d'environnement, dans le cadre de notre planification commerciale.
- Améliorer sans cesse notre rendement en matière de sécurité et d'environnement.

LETTRE DU *président*

Chargement de charbon au poste à quai.

À NOTRE ACTIONNAIRE

L'année 2001 a été marquée de défis de taille, de réalisations importantes et de signes positifs pour l'avenir de Ridley Terminals Inc. Les défis comprenaient les réductions des volumes en transit, découlant de la fermeture de deux mines, l'année précédente. Par ailleurs, nous avons réussi d'importantes réalisations, comme la signature de notre première convention collective et un record en chargement de charbon en un seul quart de travail. Au nombre des signes positifs, citons l'avancement des travaux de construction de la nouvelle installation de soufre liquide, la première expédition d'essai de charbon d'une nouvelle mine et des tendances favorables sur les marchés charbonniers qui laissent entrevoir un potentiel de croissance future pour la production de charbon canadien. La compagnie poursuit ses stratégies, qui consistent à faire fond sur ses atouts afin de relever ses défis, d'explorer de nouvelles possibilités et de retrouver la rentabilité au cours des années à venir.

Le défi le plus difficile pour Ridley Terminals Inc. vient de la réduction du volume de charbon manutentionné, qui résulte de la fermeture des mines Quintette et Gregg River en 2000. Le volume de charbon manutentionné au terminal a chuté de deux tiers par suite de la fermeture de ces mines La compagnie a donc diminué ses heures d'exploitation et sa main-d'œuvre en 2000 en vue de réduire ses frais d'exploitation. Ces changements ont permis de conserver un bénéfice d'exploitation positif en 2001, mais, après les intérêts débiteurs, Ridley Terminals Inc. a enregistré une perte de 2,4 millions de dollars.

Le parachèvement et la ratification de la première convention collective de la compagnie avec son syndicat constituaient une importante réalisation en 2001. Les deux tiers des employés ont été certifiés en tant qu'unité de négociation en 2000, partiellement en raison de l'incertitude causée par la fermeture des mines. Cette convention collective a été signée sans aucun arrêt de travail. En 18 ans d'existence, la compagnie n'a perdu qu'une journée à cause d'un arrêt de travail.

Autre réalisation de taille à souligner : le chargement record établi pendant l'année, où plus de 80 000 tonnes ont été chargées à bord d'un navire en un seul quart de travail de 12 heures. Cela témoigne de l'engagement soutenu des membres de l'équipe de Ridley Terminals Inc. envers la productivité élevée. La compagnie fait appel à une gestion participative depuis sa création, en 1983, et l'utilisation constante de ce système de gestion sera indispensable à l'amélioration des activités au cours des prochaines années.

L'avancement des travaux de construction du terminal de soufre liquide représente un autre développement important de l'année. L'installation, construite par la Sulphur Corporation of Canada Ltd. au coût estimatif de 20 millions de dollars, était terminée à 80 p. cent à la fin de l'année et elle devrait être opérationnelle au premier semestre de 2002. Ridley Terminals Inc. l'exploitera en vertu d'une entente à long terme avec la Sulphur Corporation of Canada Ltd.

Quatre membres de l'équipe ont reçu une formation au cours de l'année afin d'obtenir leur certification pour cette usine à vapeur. Le transfert de certains employés d'entretien à ces nouveaux postes a également permis à trois opérateurs de débuter leur apprentissage aux services mécanique et électrique. En octobre, des membres de la direction et de l'équipe de l'unité de négociation se sont rendus à Gavelston, Texas, pour visiter un terminal de soufre liquide exploité

par Freeport-McMoRan Sulphur Inc. Cette mission d'information nous a permis d'acquérir des connaissances sur la nature des activités liées au soufre liquide et d'accroître notre confiance en notre aptitude à exploiter cette nouvelle installation. Nous remercions particulièrement Freeport-McMoRan de nous avoir permis de visiter son emplacement.

Les activités de construction ont été interrompues au terminal de soufre au début de 2002. La raison de ce retard n'a pas été expliquée, mais Ridley Terminals Inc. est persuadée que le terminal sera prêt en 2002.

Les partenariats avec les compagnies de chemin de fer qui transportent le charbon au terminal constituent un important facteur du succès de la compagnie. Au cours des dernières années, l'adoption de trains plus lourds et d'un service ferroviaire régulier a amélioré la productivité des compagnies de chemin de fer et du terminal. Les récentes discussions avec leurs représentants portaient principalement sur le maintien du service de la voie Tumbler Ridge pour permettre l'ouverture potentielle de nouvelles mines de charbon.

Les changements survenus en 2001 aux relations antérieures offre-demande sur le marché international du charbon métallurgique laissent entrevoir un avenir favorable pour la compagnie. La demande européenne en charbon métallurgique a continué d'augmenter en raison de la diminution de la production de charbon en Europe et des exportations de charbon des États-Unis. Les observateurs de l'industrie croient que ces tendances vont se poursuivre au cours des années à venir, créant ainsi des possibilités de développement de nouvelles mines de charbon au Canada.

Deux compagnies prévoyant ouvrir de nouvelles mines de charbon au nord-est de la Colombie-Britannique ont été très actives en 2001. Le charbon de ces mines sera expédié depuis le poste à quai de Ridley Terminals Inc. lorsque la production commencera.

La mine Pine Valley a livré sa première expédition d'essai de charbon au terminal en 2001. Une deuxième expédition d'essai a commencé à arriver à Ridley Terminals Inc. en janvier 2002. Cette mine a déjà obtenu les approbations environnementales requises afin d'entreprendre les activités. Les partenaires propriétaires de la mine prévoient s'adresser aux marchés financiers en 2002 afin de trouver les fonds nécessaires pour que la mine puisse passer à la pleine production.

La Western Canadian Coal Corporation favorise l'aménagement de plusieurs propriétés. La mine Burnt River doit commencer les expéditions d'essai en 2002, et cette compagnie prévoit obtenir des fonds sur les marchés financiers en 2002 en vue d'entreprendre la construction du projet Wolverine. Dans son rapport annuel de 2001, la Western Canadian Coal Corporation établissait un objectif de 5 millions de tonnes pour la production annuelle de charbon d'ici 2006.

L'aptitude de Ridley Terminals Inc. à fonctionner comme terminal charbonnier est directement liée à l'aptitude de ces mines et d'autres à pouvoir commencer leur production. Toutefois, l'on ne prévoit pas recevoir d'importants volumes de ces nouvelles mines avant 2004. Des mesures temporaires s'imposent afin que le terminal demeure opérationnel pour ces nouvelles mines, étant donné que la mine Bullmoose, le plus important client de la compagnie, doit fermer en mars 2003.

Consciente du besoin d'étudier les options qui s'offrent à Ridley Terminals Inc. en 2003 et par la suite, la compagnie a retenu les services du cabinet PricewaterhouseCoopers Securities Inc. qui a préparé un rapport sur la valeur de la compagnie et sur les options dont l'État dispose. Ce rapport a été remis à Transports Canada en janvier 2002 et le ministère prévoit présenter au Conseil des ministres des options pour l'avenir de Ridley Terminals Inc. Ces options tiendront compte des recommandations de PricewaterhouseCoopers Securities Inc., sans toutefois s'y limiter.

Pour que l'avenir de Ridley Terminals Inc. soit couronné de succès, il faut de solides fondations en affaires. Au cours des prochains mois, nous nous concentrerons à faire fond sur les éléments fondamentaux de notre entreprise : l'expansion commerciale, le contrôle des coûts et le rendement de l'équipe. Je suis convaincu que nous réussirons ainsi à ramener la compagnie vers la prospérité et à rehausser la valeur qu'elle représente pour l'État.

Le président et directeur de l'exploitation,

GREGORY A. SLOCOMBE

Les atouts
DE LA COMPAGNIE

M. Tony Zemenchik, conducteur de locomotive.

SENSIBILITÉ AU MARCHÉ

L'un des principaux éléments de la réussite de la compagnie consiste en de solides relations avec les clients. Ridley Terminals Inc. a consolidé ces relations en réagissant aux besoins de sa clientèle et en offrant une grande souplesse au chapitre de ses méthodes d'exploitation. Voici quelques exemples de la sensibilité de la compagnie :

- NOUS TRAVAILLONS AVEC NOS CLIENTS EN VUE D'ÉLABORER DES MÉTHODES D'EXPLOITATION DU FAISCEAU DE REMISAGE QUI LES AIDERONT À CONTRÔLER L'ASPECT QUALITÉ DE LEUR CHARBON
- NOUS AMÉLIORONS L'EFFICACITÉ FERROVIAIRE ET LE DÉLAI DE MANŒUVRE DES WAGONS DES CLIENTS EN ACCEPTANT DU FRET TANT EN TRAINS PLUS PETITS QU'EN TRAINS UNITAIRES COMPLETS, AINSI QU'EN TRAINS UNITAIRES PLUS LONGS ET PLUS LOURDS
- NOUS ÉLABORONS DES PROCÉDURES EN VUE DE MANUTENTIONNER LES WAGONS D'ALUMINIUM DU GENRE AMÉRICAIN, BIEN QUE LE CULBUTEUR DE WAGONS NE SOIT PAS CONÇU POUR CE TYPE DE WAGONS
- NOUS MODIFIONS LES PROCÉDURES DE REMISAGE POUR PERMETTRE AUX CLIENTS D'AUGMENTER CONSIDÉRABLEMENT LA QUANTITÉ DE CHARBON QU'ILS PEUVENT CONSERVER DANS LE FAISCEAU DE REMISAGE
- NOUS ÉTABLISSONS DES PROCÉDURES QUI TRIENT LES PRODUITS CONTENUS DANS LE FAISCEAU DE REMISAGE DE SORTE QU'ILS CORRESPONDENT AUX CARACTÉRISTIQUES D'UN ACHETEUR ÉTRANGER

FICHE DE RENDEMENT

La compagnie a une fiche de rendement exemplaire en matière d'efficacité du délai de traitement des trains et des navires. Les principaux facteurs de ce succès consistent en des procédures d'entretien préventif, qui contribuent à la fiabilité opérationnelle, et en un plan de productivité qui partage la moitié des expéditions nettes avec les membres de l'équipe. Le résultat : seule une poignée de navires a connu des surestaries en 18 ans d'exploitation. Nous prévoyons maintenir ce rendement et en connaître un semblable avec l'ajout du soufre liquide au nombre des marchandises que nous manutentionnons.

SYSTÈMES DE GESTION

Ridley Terminals Inc. utilise des systèmes de gestion très efficaces en vue de maintenir des activités fiables et de veiller à la satisfaction du client.

Notre système de gestion de la qualité a obtenu la certification ISO 9002-1994. Nous n'avons reçu aucune plainte au sujet de la qualité du service en 2001, ce qui témoigne de l'efficacité de ce système. En 2002, Ridley Terminals Inc. prévoit recevoir la certification ISO 9001-2000. La compagnie estime que le système actuel de gestion de la qualité satisfait déjà à la plupart des exigences de cette nouvelle norme.

La protection de l'environnement constitue un important engagement de la part de Ridley Terminals Inc. Le système de gestion de l'environnement a obtenu la certification ISO 14001-1996. La compagnie n'est aux prises qu'avec des risques environnementaux mineurs, mais elle se fixe des objectifs à chaque année en vue d'améliorer constamment son rendement au chapitre de l'environnement. Elle a respecté intégralement les exigences de la province en matière de permis en 2001.

Veiller à la santé et à la sécurité des membres de l'équipe de Ridley Terminals Inc. : voilà un autre important système de gestion et nous nous réjouissons d'avoir su maintenir un milieu de travail sécuritaire, malgré les changements importants auxquels le personnel a dû s'adapter depuis deux ans. Le tableau suivant présente la fiche de la compagnie en terme de nombre de jours de travail perdus en raison de réclamations auprès de la CAT. L'augmentation au chapitre des autres blessures en 2000 est principalement liée au fait qu'un employé est inscrit sur une liste d'attente en chirurgie.

JOURS DE TRAVAIL PERDUS

	1999	*2000*	*2001*
Blessures chroniques	142	0	**70**
Autres blessures	12	39	**9**
Total	154	39	**79**

DIVERSIFICATION

Notre stratégie de croissance future comprend une diversification fondée sur les forces actuelles de Ridley Terminals Inc., tout en élargissant ses horizons. La construction d'un terminal de soufre liquide par la Sulphur Corporation of Canada, au coût de 20 millions $, qui a débuté en 2002, s'inscrit dans ce processus de diversification. Cette installation partagera le poste à quai existant et Ridley Terminals Inc. prévoit que le terminal de soufre sera terminé au premier semestre de 2002. La compagnie exploitera l'installation et a entrepris, au cours de l'année, la formation des membres de l'équipe qui effectueront ces nouvelles tâches. La compagnie met également à jour ses systèmes de gestion afin de permettre la croissance de ses activités, et elle tiendra compte des nouvelles exigences liées au terminal de soufre. La stratégie de diversification vers de nouveaux produits devrait améliorer l'efficacité et la rentabilité futures de Ridley Terminals Inc.

PARTENARIATS

Les partenariats avec d'autres entreprises sont indispensables afin que Ridley Terminals Inc. continue d'améliorer son rendement et de mieux répondre aux besoins de sa clientèle. Les partenariats avec CN Rail et BC Rail ont permis d'accroître considérablement l'efficacité de ces compagnies de chemin de fer et du terminal. Soulignons que la mise en place d'un service ferroviaire régulier a réduit le nombre de wagons requis pour transporter le charbon des mines. Les efforts de marketing ont été rehaussés par les partenariats, incluant le partage des coûts, avec les compagnies de chemin de fer et l'Administration portuaire de Prince Rupert.

STABILITÉ DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Plusieurs indicateurs témoignent de la stabilité de la main-d'œuvre et de la valeur qu'elle ajoute aux résultats de la compagnie :

- Le roulement du personnel est très faible. Plus de la moitié de la main-d'œuvre de la compagnie a été embauchée la première année de l'exploitation.
- La souplesse dont font preuve les services, à l'interne et entre eux. Par exemple, les opérateurs possèdent la formation leur permettant de manœuvrer les principales pièces d'équipement.
- La gestion participative sert à obtenir les commentaires de tous les membres de l'équipe afin que l'on prenne les meilleures décisions possibles.
- Ridley Terminals Inc. et son syndicat ont ratifié leur première convention collective en octobre 2001. Cette entente de trois ans, qui expire en juin 2004, aidera à assurer la stabilité soutenue de la main-d'œuvre.

EMPLACEMENT

Ridley Terminals Inc. (RTI) est situé sur la côte de la Colombie-Britannique, à 500 milles nautiques au nord-ouest de Vancouver, C.-B. L'emplacement du terminal en fait un lieu idéal pour le chargement de gros vraquiers à destination de pays en bordure du Pacifique.

Le terminal se trouve à environ 11 jours de traversée du Japon. Les navires à destination des pays en bordure du Pacifique peuvent économiser de trois à cinq jours en effectuant le chargement à RTI plutôt que de naviguer jusqu'à Vancouver. Ces économies sont réalisables grâce à une combinaison de distance de traversée plus courte, moins de temps d'attente au poste à quai et un chargement de charbon plus efficace.

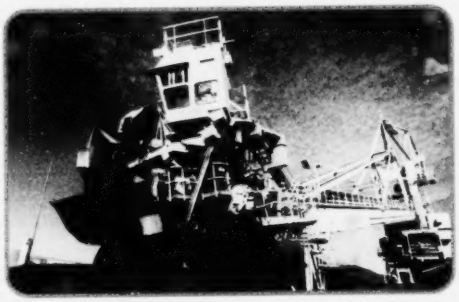
RTI est situé au terminus de la ligne du Nord du Canadien National. Cette voie ferrée est sous-utilisée et le temps d'escale est meilleur entre Prince Rupert et l'Alberta qu'entre Vancouver et l'Alberta.

CAPACITÉ

RTI exploite une installation de déchargement de trains de vrac solide et de chargement de navires à Prince Rupert, C.-B. À l'heure actuelle, l'installation expédie du charbon et du coke de pétrole. Le culbuteur tandem rotatif de wagons peut décharger jusqu'à 6 000 tonnes à l'heure.

La profondeur de 23 mètres au poste à quai de RTI permet d'accueillir facilement des navires allant jusqu'à 250 000 tpl. Deux chargeurs de navires à pivot de type «quadrant» ont une

Les atouts
DE LA COMPAGNIE SUITE



Un empileur-récupérateur dans son cadre.

CAPACITÉ (SUITE)

capacité combinée de 9 000 tonnes à l'heure. Des remorqueurs spéciaux assurent l'amarrage des vraquiers de niveau international de manière efficiente, réduisant ainsi le temps non productif du navire. RTI offre un accès à des installations de chargement de classe internationale, dans un endroit facilement accessible.

Seulement 2,2 millions de tonnes de charbon et de coke de pétrole ont été expédiées en 2001, ce qui représente seulement 14 % de la capacité du terminal. Une fois l'installation de soufre liquide ajoutée, le poste à quai demeurera considérablement sous-utilisé, laissant ainsi une capacité additionnelle en vue de nouvelles expéditions de charbon ou d'autres projets de diversification.

STABILITÉ FINANCIÈRE

Ridley Terminals Inc. est une société d'État mère qui relève du Ministre des Transports. Le Gouvernement du Canada garantit sa dette. La compagnie continue de générer un bénéfice d'exploitation positif malgré une perte de volume considérable, grâce aux mesures de compression des coûts qu'elle a adoptées au cours des trois dernières années.

Consciente que le bénéfice de 2001 ne suffisait pas à couvrir les intérêts débiteurs, la compagnie a retenu les services du cabinet PricewaterhouseCoopers Securities Inc. pour connaître son opinion sur les options qui s'offrent pour l'avenir de Ridley Terminals Inc. Transports Canada prévoit présenter au Conseil des ministres, en 2002, des options pour l'avenir de Ridley Terminals Inc. Ces options tiendront compte des recommandations de PricewaterhouseCoopers Securities Inc., sans toutefois s'y limiter, et devraient également tenir compte de la dette de la compagnie, dont le remboursement est exigible en février 2003.

RÉGIE DE L'ENTREPRISE

Le président du conseil et premier dirigeant et les autres administrateurs sont nommés par le Ministre des Transports, avec l'approbation du Gouverneur en conseil. Le conseil d'administration est responsable devant la Couronne de la bonne intendance de la compagnie. Le conseil examine et approuve l'orientation stratégique de la compagnie, tel qu'établi dans le Plan d'entreprise, afin de s'acquitter de cette responsabilité. Le conseil surveille également le rendement réel par rapport au plan lors de ses réunions régulières avec la direction. Une régie d'entreprise solide constitue une fondation importante du succès futur de la compagnie.

Le conseil s'acquitte de ses responsabilités de rapport financier et de contrôle interne par le biais d'un comité de vérification composé de trois membres ne faisant pas partie de la direction. Le comité de vérification se réunit régulièrement avec la direction et avec les vérificateurs externes afin d'étudier la portée et le résultat de la vérification financière et d'examiner les états financiers et les questions de rapport financier connexes avant de présenter les états financiers au conseil d'administration, pour approbation.

Le conseil est également chargé d'évaluer l'efficacité du président et premier dirigeant, du président et directeur de l'exploitation et du conseil en général. Le conseil étudiera, en 2001, les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*, publiées par le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor, afin de s'assurer que le système de régie de l'entreprise instauré à Ridley Terminals Inc. est complet et efficace. Le conseil prévoit examiner ces lignes directrices annuellement et examiner plus en profondeur certains aspects liés à la régie lors de ses réunions trimestrielles.

STRATÉGIES POUR

l'avenir

Un navire de charbon au poste à quai, au Port de Prince Rupert.

LES UTILISATIONS DU SOUFRE

Le soufre compte de nombreuses utilisations et sert notamment à la fabrication de poudre noire, d'allumettes, de phosphate, d'insecticides et de fongicides, à la vulcanisation du caoutchouc, ainsi qu'à la fabrication de produits de papier. Environ 90 p. cent de la production de soufre sert à fabriquer de l'acide sulfurique, utilisé principalement pour la production d'engrais au phosphate.

LA PROVENANCE DU SOUFRE

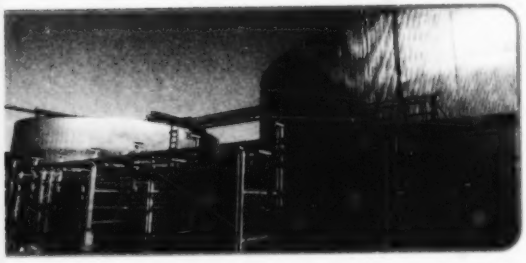
Le soufre provient principalement (95 p. cent) des dépôts d'hydrocarbures, surtout dans l'Ouest canadien, le bassin Caspien et le Moyen-Orient. Le reste de la production du soufre provient des mines. Dans l'ouest du Canada, le soufre vient du traitement du gaz naturel, du pétrole brut et de l'enrichissement du bitume (sables bitumineux).

VOLUMES PRÉVUS

	Réels			*Prévus*	
Volumes	2000	2001	2002	2003	2004
Charbon	3525	1752	2200	1338	2550
Coke de pétrole	390	482	480	300	240
Soufre	—	—	450	900	1350
Total	3915	2234	3130	2538	4140

PROGRÈS RÉALISÉS PAR RAPPORT AU

Plan stratégique



Construction de réservoirs de stockage de soufre liquide.

Le Plan stratégique 2001-2005 de Ridley Terminals Inc. se concentre sur quatre domaines qui consolideront l'avenir de la compagnie : la commercialisation, le contrôle des coûts, les ressources humaines et la privatisation.

COMMERCIALISATION

Deux événements importants se sont produits en 2001 qui soulignent la réussite des efforts de commercialisation de la compagnie, le plus important étant la construction, par la Sulphur Corporation of Canada Ltd. (SCC), d'un terminal de soufre liquide au coût de 20 millions $. Cette installation sera intégrée au terminal charbonnier actuel. Le second événement consistait en l'expédition d'essai de charbon de la mine Pine Valley, près de Chetwynd, au nord-est de la C.-B.

La construction du terminal de soufre devrait être terminée durant le premier semestre de 2002. Ridley Terminals Inc. exploitera cette installation en vertu d'un contrat avec la SCC. En 2001, RTI s'est préparée en vue du début des activités de soufre en formant ses employés et en étudiant les plans de construction et les procédures d'exploitation. De plus, une équipe composée d'employés de la direction et de l'exploitation a visité un terminal de soufre liquide. Les revenus additionnels provenant de la première année d'activité de l'installation de soufre devraient suffire à amener la compagnie à une position de rentabilité en 2002.

À la fin de 2001, on a chargé à bord d'un navire une expédition d'essai d'environ 40 000 tonnes de charbon de la mine Pine Valley. On s'attend à d'autres expéditions d'essai de cette mine en 2002, et ses propriétaires prévoient entreprendre la pleine production en 2003. On pourrait également recevoir, en 2002, des expéditions d'essai des mines que prépare la Western Canadian Coal Corporation, surtout les propriétés Burnt River et Wolverine. D'après les discussions avec les propriétaires de ces mines, la direction prévoit que d'ici 2004, le charbon qu'elles produiront remplacera celui de la mine Bullmoose, qui doit fermer en 2003.

En 2001, la compagnie a maintenu son objectif de diversification en se réunissant avec des parties intéressées à expédier d'autres marchandises, incluant le minerai de fer, le soufre moulé, des liquides en vrac et des agrégats. La compagnie a participé à une étude technique préliminaire afin de déterminer la faisabilité de manutentionner du vrac liquide au poste à quai du terminal.

D'autres intervenants, dont l'Administration portuaire de Prince Rupert et les compagnies de chemin de fer, constituent d'importants partenaires des efforts déployés par la compagnie en vue de diversifier les activités et d'attirer de nouvelles entreprises. Elle s'est entretenue avec eux afin d'élaborer et d'entreprendre des stratégies communes de commercialisation.

RTI continue d'avoir une capacité non utilisée de son poste à quai et l'Administration portuaire de Prince Rupert possède le terrain industriel adjacent au terminal, qui est disponible en vue d'un nouvel aménagement. L'emplacement de la compagnie, dans le port canadien le plus près de l'Asie, sa main-d'œuvre productive et souple et son attitude «ouverte au monde des affaires», constituent les fondations d'une réussite future en commercialisation en 2002 et par la suite.

CONTRÔLE DES COÛTS

En 2001, RTI a ressenti les répercussions, sur une année complète, des compressions d'effectifs qui ont eu lieu l'année précédente. La compagnie a révisé ses procédures de chargement de navires et a trouvé des possibilités d'économie. Par exemple, certains navires ont été chargés pendant un quart de 12 heures par jour, au lieu de la méthode habituelle qui consistait à charger tous les navires, 24 heures sur 24. Cette décision a permis à la compagnie de diminuer ses frais en heures supplémentaires. De plus, certaines dépenses d'exploitation ont été reportées aux années à venir. On a ainsi réussi à diminuer de 8 p. cent l'ensemble des frais d'exploitation, incluant la diminution des coûts d'exploitation différentiels. La partie intitulée «Discussion et analyse de la direction» contient d'autres renseignements sur les changements apportés aux dépenses d'exploitation de la compagnie.

Tournée vers 2002, RTI prévoit parachever et mettre en œuvre un projet d'automatisation de l'empilage du charbon. Cette modification permettra de réduire les heures supplémentaires et la compagnie pourra ainsi trouver encore d'autres moyens d'améliorer la productivité.

RESSOURCES HUMAINES

La compagnie et l'International Longshore and Warehouse Union Canada, chapitre 523, ont ratifié leur première convention collective le 2 octobre 2001. Cette entente fournit aux membres de l'unité de négociation essentiellement les mêmes salaires et les mêmes avantages qu'ils recevaient avant la certification. La direction a réalisé certains de ses objectifs de négociation, incluant des dispositions en vue de réduire les frais en heures supplémentaires et d'augmenter la souplesse. La convention collective demeure en vigueur jusqu'au 30 juin 2004 et devrait assurer une main-d'œuvre stable tout au long des changements d'exploitation qui se produiront au cours des prochaines années.

La compagnie s'engage sans cesse à maintenir de bonnes relations avec les membres de son équipe. La direction estime qu'il est important de permettre à tous les membres de fournir leurs commentaires aux prises de décision par le biais d'une gestion participative, et les réunions d'équipes et de comités ont servi de tribune à cette fin. Les commentaires du personnel seront très importants en 2002, lorsque la compagnie commencera à exploiter le nouveau terminal de soufre.

La formation constituait une activité importante en ressources humaines en 2001. Un certain nombre de membres de l'équipe a été muté à de nouvelles fonctions en vue de se préparer à l'exploitation du nouveau terminal de soufre. Ces mutations ont également permis d'organiser trois nouveaux apprentissages, ce qui ne s'était produit depuis 1993. Une formation spéciale pour les activités de soufre a été organisée à la fin de l'année et se poursuivra en 2002.

PRIVATISATION

L'État avait annoncé qu'il prévoyait se dessaisir de son investissement dans Ridley Terminals Inc. dans le cadre d'un processus public, lorsque les circonstances s'y prêteront. Les services du cabinet PricewaterhouseCoopers Securities Inc. ont été retenus en 2001 afin d'obtenir son opinion au sujet de la valeur de RTI et des options qui lui sont offertes. Transports Canada prévoit présenter en 2002 au Conseil des ministres des options concernant l'avenir de RTI. Ces options tiendront compte du rapport préparé par PricewaterhouseCoopers Securities Inc.

Les efforts déployés par la compagnie en vue de trouver de nouveaux clients et de réaliser d'autres économies constituent des étapes nécessaires en vue de ramener Ridley Terminals Inc. à la rentabilité. Si ces efforts sont couronnés de succès, ils permettront d'augmenter la valeur de l'investissement de l'État dans la compagnie, qu'elle soit dessaisie ou maintenue en tant que société d'État.

Une chargeuse Caterpillar 980C avec un empileur-récupérateur en arrière-plan.

La Charte
DE RIDLEY

M. Boyce Winsor dans l'empileur-récupérateur.

À Ridley Terminals, nous croyons que nos réalisations représentent l'aboutissement des efforts de chacun. L'innovation et l'amélioration de notre compagnie doivent venir de ceux qui connaissent le mieux nos affaires : les membres de notre équipe.

Chaque membre de l'équipe a le droit d'être traité équitablement, et avec respect et dignité, en tant que partenaire indispensable. Notre engagement envers la gestion participative crée un milieu sûr et sécuritaire où chaque membre de l'équipe a l'occasion de contribuer et de participer à la gestion et à l'orientation de la compagnie.

1. Reconnaissance

Nous tenons compte de la contribution de chaque membre de l'équipe, et son droit de participer au défi de la gestion constitue le principe fondamental de notre philosophie de gestion.

2. Communication

La communication interne crée une atmosphère où l'on peut discuter franchement et ouvertement des problèmes et des préoccupations. Les membres de l'équipe acceptent qu'il leur appartient de résoudre les questions en suspens. Chacun d'eux a le droit et la capacité de discuter de ses préoccupations avec d'autres au moment et à l'endroit opportuns et de faire appel ouvertement au sujet de malentendus et de plaintes.

3. Buts et objectifs

La réalisation de nos attentes générales est une responsabilité partagée. Chaque équipe établit ses propres buts parmi les attentes de l'entreprise et évalue ses propres progrès et trouve des solutions à ses problèmes.

4. Embauche

Seuls des gens très compétents et motivés peuvent permettre à notre compagnie d'exceller. Chaque membre de l'équipe est embauché en fonction de ses aptitudes et de son engagement global et de sa contribution envers la compagnie. L'annonce de postes vacants est distribuée à tous les membres et la compagnie ne fera des démarches à l'extérieur que si elle n'a pu trouver de candidats qualifiés à l'interne. Chaque candidat a une entrevue menée par des associés ou des collègues potentiels. Il doit y avoir un consensus à l'effet qu'un candidat satisfait aux critères de RTI.

5. Formation

La formation, l'auto-amélioration et la croissance personnelle sont des éléments essentiels de la philosophie de notre compagnie. Nous trouvons sans cesse de nouvelles possibilités de perfectionnement des aptitudes, des connaissances et de l'expérience de manière à mieux répondre aux besoins de l'employé et de la compagnie.

6. Rémunération

RTI s'efforce de maintenir des salaires concurrentiels, une gamme complète d'avantages sociaux, une souplesse de travail et la reconnaissance de la productivité, afin de souligner la contribution de gens qualifiés.

Les employés dévoués qui déploient des efforts afin d'assurer l'excellence de RTI constituent notre plus importante ressource. Ils acceptent leur responsabilité individuelle au chapitre de l'appui et de l'engagement envers les principes mentionnés ci-haut.

Discussion et analyse

DE LA DIRECTION

Les mines Quintette et Gregg River ont fermé vers le milieu de 2000. Ridley Terminals Inc. a réduit ses heures d'exploitation en réaction à ces fermetures, les faisant passer de 24 heures à 12 heures par jour, tous les jours. On a ainsi comprimé les effectifs de 30 p. cent. Les résultats financiers de l'exercice 2001 tiennent compte de l'influence de ces changements sur une année complète d'exploitation.

Empilage de charbon avec l'empileur-récupérateur

EXPLOITATION

Produits

Le volume de charbon et de coke de pétrole expédié depuis le terminal a diminué de 43 % au cours de l'année, et les produits ont régressé de 34 %. La mine Bullmoose constituait la principale source de revenus du terminal, soit 76,5 % de l'ensemble des produits de la compagnie. Les autres revenus de charbon provenaient d'une expédition de charbon thermique de Luscar Ltd. et de la première expédition d'essai de charbon du projet de mine Pine Valley, au nord-est de la Colombie-Britannique.

Les expéditions de coke de pétrole provenaient de l'usine de valorisation du pétrole lourd de la compagnie Husky à Lloydminster, Saskatchewan, et des activités de sables bitumineux de la Suncor, à Fort McMurray, Alberta.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation de 2001 étaient de 8 % inférieures à celles de l'année précédente. Cela a été en partie réalisé grâce aux compressions d'effectifs et aux réductions des dépenses de location à bail, qui ont été partiellement neutralisées par l'augmentation des frais juridiques et d'experts-conseils.

Les salaires et les avantages ont été réduits de 14 % dans l'ensemble en 2001. Ces diminutions de coûts découlent des compressions d'effectifs de 2000. Les taxes municipales ont augmenté de 6 %. Il s'agissait de la première hausse de taxes foncières, après plusieurs années de diminutions.

Les frais d'autres services ont doublé en 2001. Les frais juridiques ont augmenté de 200 000 $, surtout en raison de l'arbitrage entourant le coût du service de remorqueurs au poste à quai et les coûts reliés à la négociation de la première convention collective de la compagnie.

La hausse des frais de consultation découle de la part des coûts qu'a assumée la compagnie pour le rapport sur les options de l'État au sujet de RTI. D'autres services comprenaient également les frais et les dépenses de déplacement des administrateurs. Ces frais ont augmenté lorsque Ridley Terminals Inc. est devenue une société d'État mère, le 1er novembre 2000.

Le terminal a expédié 2,2 millions de tonnes en 2001, une baisse de 43 % par rapport aux 3,9 millions de tonnes expédiées en 2000. Cette diminution de volume a permis de réaliser des économies au chapitre de la location à bail et des coûts des services. La location à bail est payée par tonne expédiée depuis le terminal et elle a régressé de 40 %.

Les coûts d'électricité ont diminué de 15 %. Cette régression reflète l'utilisation inférieure mais tient aussi compte des frais fixes liés à la demande des services publics provinciaux. Ces économies au chapitre des coûts en électricité ont été partiellement neutralisées par une hausse de 17 % du coût du gaz naturel. La baisse du volume de gaz naturel utilisé a été considérablement contrebalancée par les augmentations de prix.

Autres

Les coûts de restructuration en 2000 comprenaient les coûts d'indemnités de départ, soit

1,5 million $, neutralisés par les profits dont tient compte le régime de retraite. Ces profits consistent en un gain découlant d'une compression de 0,3 million $ et d'un gain découlant d'un règlement de 0,3 million $. Le gain découlant d'une compression s'est produit parce que les années de service futures prévues ont été réduites à néant pour les membres de l'équipe dont l'emploi prenait fin en 2000. Le gain découlant d'un règlement a été réalisé pour les membres de l'équipe qui ont décidé de retirer du régime la valeur de leur retraite.

RESSOURCES DE TRÉSORERIE ET LIQUIDITÉ

L'encaisse provenant de l'exploitation a toujours constitué la principale source de liquidité de la compagnie. En 2000, les activités de la compagnie ont généré 3,2 millions $ en encaisse, mais pour l'exercice en cours, on a utilisé 2,2 millions $ pour maintenir les activités. Cela comprend le paiement des charges d'intérêt de 3,3 millions $. La baisse de l'encaisse provenant de l'exploitation découle la diminution du volume manutentionné par le terminal après la fermeture des mines en 2000.

Les activités d'investissement de la compagnie consistent en des acquisitions d'immobilisations et des contributions aux régimes de retraite de la compagnie. Les acquisitions d'immobilisations s'élevaient à 137 000 $ en 2001, comparativement à 82 000 $ en 2000. Au cours de ces deux années, il s'agissait d'acquisitions en vue du remplacement et de la réfection mineure des immobilisations de la compagnie.

La contribution de la compagnie à ses régimes de retraite totalisait 168 000 $ en 2001. Sa contribution à ce chapitre s'élevait à 656 000 $ en 2000. La valeur du régime de retraite des employés de Ridley Terminals Inc. au 1er janvier 2001 a déterminé que l'employeur ne peut effectuer de contributions supplémentaires au régime de retraite principal pendant trois années, parce que ce régime contient un excédent.

Au premier trimestre de 2000, la compagnie a remboursé 1,0 million $ de sa dette à long terme. Après l'annonce de la fermeture des mines, durant le second trimestre de 2000, aucun autre remboursement de la dette à long terme n'a été effectué.

PRINCIPES COMPTABLES

Les états financiers de la compagnie ont été préparés en dollars canadiens, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Lorsque d'autres méthodes comptables existaient, la direction a retenu celles qui conviennent le mieux aux circonstances. Ces principes ont été appliqués selon une base conforme à l'exercice précédent.

PERSPECTIVES

La Sulphur Corporation of Canada Ltd. construisait, en 2001, une installation pour la manutention du soufre liquide sur le site de la compagnie. Cette installation utilisera le poste à quai de l'emplacement pour le chargement des navires et sera exploitée par Ridley Terminals Inc. Les expéditions devraient débuter pendant le premier semestre de 2002.

En 2002, la compagnie prévoit améliorer les résultats d'exploitation grâce aux expéditions de soufre qui doivent débuter et aux expéditions d'essai prévues de la mine de charbon Pine Valley.

RISQUES LIÉS À L'EXPLOITATION

La mine Bullmoose est la principale source de revenus de Ridley Terminals Inc., et elle doit fermer en 2003. La compagnie compte également sur les expéditions régulières de ses deux clients de coke de pétrole. L'aptitude de la compagnie à poursuivre ses activités après la fermeture de la mine Bullmoose sera fonction de sa capacité à trouver de nouveaux clients.

Ridley Terminals Inc. exploite un terminal hautement automatisé qui utilise de gros équipements mécaniques. Toute défectuosité de ces équipements aurait des répercussions sur les gains et le flux de trésorerie de la compagnie. La compagnie a contracté une assurance afin de réduire le risque de défectuosité de ses équipements.

La dette à long terme de la compagnie comprend une marge de crédit d'exploitation de 20 millions $. La compagnie n'a pas encore eu recours à ces facilités de crédit. Sa dette, garantie par l'État, arrive à échéance le 11 février 2003. En 2002, Transports Canada prévoit présenter au Conseil des ministres des options concernant l'avenir de RTI, qui comprendront des options pour la dette de RTI lorsqu'elle sera échue.

La compagnie ne connaît pas de risques environnementaux majeurs. Des procédures ont été instaurées en vue de régler les risques environnementaux mineurs, comme les déversements d'huile de graissage ou d'hydrocarbures.

Responsabilités de la direction

Les états financiers ci-joints de Ridley Terminals Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le présent rapport annuel qui a trait à la société, sont la responsabilités de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Quand il existait plus d'une méthode de comptabilité possible, la direction a appliqué celle qu'elle jugeait la plus appropriée dans les circonstances. Les états financiers ne sont pas précis, car ils comprennent certains montants qui sont fondés sur des estimations et des jugements. La direction a établi ces montants de façon prudente. L'information financière utilisée ailleurs dans le rapport annuel concorde avec celle qui figure dans les états financiers.

La direction maintient un système de contrôles comptables et administratifs internes afin de fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les actifs sont protégés.

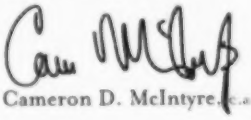
Le Conseil d'administration de la société doit s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de contrôles internes et d'information financière. Le Conseil exerce cette responsabilité par l'entremise d'un comité de vérification composé de trois membres qui ne font pas partie de la direction. Le Comité de vérification rencontre régulièrement la direction et les vérificateurs externes pour examiner l'étendue de la vérification annuelle et ses résultats, de même que les états financiers et les questions relatives à l'information financière avant que les états financiers soient soumis au Conseil d'administration pour approbation.

Ces états financiers ont été vérifiés de façon indépendante par la Vérificatrice générale du Canada, conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada et son rapport est reproduit ci-après.

Le président et directeur de l'exploitation,

Gregory A. Slocombe

Le directeur des finances,



Cameron D. McIntyre, c.a.

Rapport du vérificateur

Au ministre des Transports

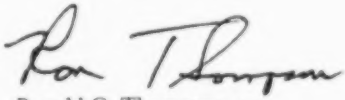
J'ai vérifié le bilan de la société Ridley Terminals Inc. au 31 décembre 2001 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la société qui ont été portées à ma connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et aux règlements administratifs de la société.

Pour la Vérificatrice générale du Canada



Ronald C. Thompson, c.a.
Vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
le 1er février 2002

Bilan

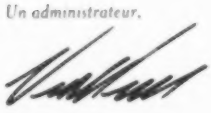
AU 31 DÉCEMBRE 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	$	$
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	**2 199**	4 705
Débiteurs (note 4)	**1 021**	1 031
Stock	**2 912**	2 969
Charges payées d'avance	**77**	93
	6 209	8 798
Immobilisations (note 5)	**15 250**	15 615
Actifs du régime de retraite (note 6)	**990**	916
	22 449	25 329
PASSIF		
Passif à court terme		
Comptes fournisseurs et frais courus	**1 650**	2 171
Intérêts à payer	**35**	35
	1 685	2 206
Frais de restauration cumulés	**207**	138
Dette à long terme (note 7)	**63 994**	63 984
	65 886	66 328
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE NÉGATIF		
Capital-actions (note 8)	**136 042**	136 042
Déficit	**(179 479)**	(177 041)
	(43 437)	(40 999)
	22 449	25 329

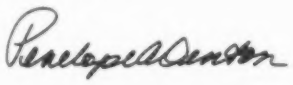
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Pour le Conseil.

Un administrateur.



Un administrateur.



État des résultats et du déficit

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	$	$
PRODUITS (note 10)	12 140	$ 18 260
Charges		
Salaires et avantages	6 079	7 035
Impôts fonciers	1 053	993
Autres services	1 026	528
Charges locatives (note 11)	749	1 258
Matériel, exploitation et entretien	732	720
Services sur le site	677	776
Amortissement et frais de restauration	566	608
Assurances	255	273
Services et fournitures de bureau	254	276
Recouvrement de créances douteuses	(60)	(158)
	11 331	12 309
Bénéfice avant revenu de placements, frais d'intérêts et frais de restructuration	809	5 951
Revenu de placements	124	194
Dette à long terme	(3 358)	(3 420)
Autres frais d'intérêts	(13)	(13)
	(3 247)	(3 239)
(Perte) bénéfice avant frais de restructuration	(2 438)	2 712
Frais de restructuration (notes 6 et 10)		(897)
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	(2 438)	1 815
Déficit au début	(177 041)	(178 856)
Déficit à la fin	(179 479)	(177 041)

État des flux de trésorerie

DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2001 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	$	$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette)	(2 438)	1 815
Éléments hors caisse		
(Perte) gain sur la cession d'immobilisations	2	(1)
Amortissement des immobilisations	497	539
Frais de retraite (gain sur les régimes de retraite)	94	(260)
Frais de restauration cumulés	69	69
Variations d'éléments du fonds de roulement		
Débiteurs	10	841
Stock	57	64
Frais payés d'avance	16	1
Comptes fournisseurs et frais courus	(521)	270
Passifs des régimes de retraite		(95)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(2 214)	3 243
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Cotisation aux régimes de retraite	(168)	(656)
Acquisitions d'immobilisations	(137)	(82)
Produit sur la cession d'immobilisations	3	1
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(302)	(737)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Émission (remboursement) de la dette à long terme	10	(1 007)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	10	(1 007)
AUGMENTATION (DIMINUTION) NETTE DE L'ENCAISSE	(2 506)	1 499
Encaisse au début	4 705	3 206
Encaisse à la fin	2 199	4 705
INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE		
Intérêts versés	3 348	3 442

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES

complémentaires

AU 31 DÉCEMBRE 2001 (LES MONTANTS DANS LES TABLEAUX SONT EN MILLIERS DE DOLLARS)

1 STATUTS ET NATURE DES ACTIVITÉS

La société, constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* le 18 décembre 1981, exploite une installation pour transporteurs de vrac sur l'île Ridley à Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le 11 juin 1998, la *Loi maritime du Canada* a obtenu la sanction royale. Cette loi est entrée en vigueur le 1er novembre 2000. À cette même date, la Loi sur la Société canadienne des ports a été abrogée et la Société canadienne des ports a été dissoute. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, RTI est devenue une société d'État nommée dans la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. En tant que société d'état fédérale, la société est exemptée d'impôts sur les bénéfices.

2 PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Estimations comptables

Pour dresser des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction de la société doit faire des estimations et poser des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Ces estimations sont fondées sur la connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la société pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Constatation des produits

Les produits sont constatés à raison de 50 % du taux prévu au contrat de prise ferme à l'arrivée du charbon à l'installation du terminal et de 50 % au moment du chargement sur le navire.

Évaluation du stock

Le stock est composé de fournitures, de pièces consommables et de pièces pour réparations. Le stock est évalué au moindre du coût moyen et du coût de remplacement.

Amortissement

En 1990, la valeur comptabilisée de l'installation du terminal a été réduite. L'amortissement est calculé sur la valeur résiduelle selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 34 ans.

Les autres actifs sont amortis sur leur durée utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux annuels suivants :

Machinerie et matériel	10 % et 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 % et 33,3 %

Frais de restauration cumulés

Les frais futurs d'enlèvement et de restauration des lieux sont cumulés selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative restante du terminal.

Régimes de retraite

La société comptabilise ses obligations découlant des régimes de retraite des employés, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la société a adopté les conventions suivantes :

- Le coût des prestations de retraite gagnées par les employés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des employés;
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur;
- Lorsque la restructuration d'un régime de retraite entraine à la fois une compression et un règlement des obligations découlant de ce régime, la compression est comptabilisée avant le règlement;
- L'excédent du gain actuariel net (de la perte actuarielle nette) sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, ou sur 10 % de la juste valeur des actifs du régime si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs. La durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs couverts par le régime de retraite est de 12 ans.

3 STRUCTURE FUTURE DE LA SOCIÉTÉ

Selon les conditions d'exploitation actuelles, la société est incapable de générer des revenus suffisants pour s'acquitter de sa dette à long terme. Le gouvernement du Canada, comme il est indiqué dans la note 7, garantit le remboursement de la dette à long terme de la société. Pour aider à régler cette situation, la société a confié à une firme d'experts-conseils la tâche de préparer un rapport décrivant les options possibles pour la structure et l'orientation futures de la société. Le rapport a été présenté à Transports Canada le 16 janvier 2002 et il est en voie d'examen.

4 DÉBITEURS

	2001	*2000*
	$	$
Débiteurs		
Comptes clients	**675**	663
Autres	**106**	128
Avance à un cadre, garantie par une hypothèque, sans intérêt ni modalités de remboursement	**240**	240
	1 021	1 031

5 IMMOBILISATIONS

			2001	*2000*
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
	$	$	**$**	$
Installation du terminal	237 905	222 912	**14 993**	15 315
Machinerie et matériel	2 039	1 801	**238**	231
Mobilier et matériel de bureau	1 488	1 469	**19**	69
	241 432	226 182	**15 250**	15 615

6 RÉGIMES DE RETRAITE

La société offre des prestations de retraite à ses employés par l'entremise de régimes de retraite à prestations déterminées. La charge nette pour l'exercice des régimes de retraite à prestations déterminées de la société est de 94 000 $ (2000 – gain net de 354 100 $).

Les données relatives aux régimes de retraite à prestations déterminées de la société dans leur ensemble au 31 décembre 2001 sont les suivantes :

	2001	*2000*
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**12 647**	12 120
Juste valeur de l'actif des régimes	**14 378**	15 639
Situation de capitalisation – excédent des régimes	**1 731**	3 519
Actif transitoire non amorti	**(1 820)**	(2 003)
Gain actuariel net non amorti	**1 078**	(600)
Actif au titre des prestations constituées	**990**	916

Les principales hypothèses actuarielles adoptées pour mesurer l'obligation de la société au titre des prestations constituées sont les suivantes :

	2001	*2000*
	%	%
Taux d'actualisation	**6,75**	7,00
Taux de rendement à long terme prévu pour les actifs des régimes	**7,00**	7,00
Taux de croissance de la rémunération	**5,00**	5,00
Indexation des pensions	**3,00**	3,00

Les autres données portant sur les régimes de retraite à prestations déterminées de la société sont les suivantes :

	2001	*2000*
	$	$
Cotisation de l'employeur	**168**	656
Cotisations des employés	**116**	209
Prestations versées	**198**	1 657

En 2000, la société a procédé à la mise à pied d'employés et a réglé son obligation au titre des régimes de retraite auprès de ses anciens employés, ce qui s'est traduit par des frais de règlement de 1 508 232 $, un gain de compression de 285 500 $ et un gain de règlement de 325 500 $. Le montant net de 897 232 $ a été présenté à titre de frais de restructuration à l'état des résultats et du déficit.

7 DETTE À LONG TERME

	2001	*2000*
	$	$
Acceptations bancaires en dollars canadiens, portant intérêt au taux d'acceptation bancaire plus 0,095 %, remboursables à l'échéance de la facilité de prêt	**3 994**	3 984
Facilité de prêt, portant intérêts à 5,28 %, remboursable en entier le 11 février 2003	**60 000**	60 000
	63 994	63 984

Les facilités de crédit de la société sont les suivantes :

a) Facilité de prêt de 75 millions de dollars, remboursable le 11 février 2003, portant intérêt à 5,28 % sur la première tranche de 60 millions de dollars et portant intérêt au taux d'acceptation bancaire plus 0,095 % sur le solde de la facilité;

b) Marge de crédit renouvelable de 20 millions de dollars, remboursable le 11 février 2003, portant intérêt au taux d'acceptation bancaire pour les acceptations bancaires canadiennes plus 0,095 %.

Ces facilités de crédit sont garanties sans restrictions par le gouvernement du Canada jusqu'à concurrence de 95 millions de dollars plus intérêts et d'autres montants jusqu'à concurrence de 6 millions de dollars.

8 CAPITAL-ACTIONS

AUTORISÉ

2 000 000 d'actions ordinaires sans valeur nominale

1 960 000 actions privilégiées de catégorie « A », 18 % non cumulatif, rachetables au gré de la société, valeur déclarée de 25,55 $ par action

217 052 actions privilégiées de catégorie « B », 20 % non cumulatif, rachetables au gré de la société, valeur déclarée de 230,00 $ par action

		2001	*2000*
		$	$
ÉMIS ET ENTIÈREMENT LIBÉRÉ			
2 000	actions ordinaires	**90 001**	90 001
900 997	actions de catégorie « A »	**23 021**	23 021
100 089	actions de catégorie « B »	**23 020**	23 020
		136 042	136 042

9 OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La société effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

10 DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

La société dépend de la production d'un producteur de charbon qui représente 76,5 % des produits de la société (38,7 % en 2000) en vertu d'un contrat de prise ferme qui prend fin le 31 mars 2003. Un deuxième producteur de charbon qui représentait 39,7 % des produits en 2000 a fermé sa mine en permanence en août 2000. Par conséquent, la société a réduit les heures d'ouverture et réduit son effectif durant l'exercice terminé le 31 décembre 2000.

La direction continue d'examiner diverses autres options pour la société.

11 ENGAGEMENTS

La société loue un terrain de l'Administration portuaire de Prince Rupert pour son installation de terminal. Le contrat de location d'une durée de vingt-cinq ans commençant en 1984 comporte une option de renouvellement de vingt ans. Les versements de loyer sont calculés en fonction d'un taux par tonne de volume de transit et sont sujets à une disposition d'échelle mobile en fonction de la hausse annuelle de l'indice des prix à la consommation. La dépense de loyer s'est chiffrée à 748 846 $ pour l'exercice (: 258 267 $ en 2000).

La compagnie

Ridley Terminals Inc. a été constituée en société le 18 décembre 1981, en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La compagnie figure dans la Partie I de l'Annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'article 143 de la *Loi maritime du Canada* prévoit que le Ministre des Transports est le ministre responsable de RTI.

La compagnie exploite un terminal maritime dans l'île Ridley, à Prince Rupert, C.-B. Ses infrastructures et son matériel de déchargement de trains et de chargement de navires sont situés sur des terrains loués à l'Administration portuaire de Prince Rupert. Ridley Terminals Inc. joue depuis toujours un rôle important afin d'appuyer les activités d'exportation de charbon du Canada. La Sulphur Corporation of Canada Ltd. a entrepris en 2001 la construction d'une installation de manutention du soufre liquide au terminal. Cette nouvelle installation est intégrée au terminal charbonnier et sera exploitée par RTI. La compagnie prévoit que le terminal de soufre débutera ses activités durant le premier semestre de 2002.

La compagnie se concentre sur l'accroissement de la valeur de l'investissement du Canada dans le terminal, en vue d'appuyer la communauté locale de Prince Rupert et d'aider les chargeurs canadiens à livrer concurrence plus efficacement sur le marché international, en diminuant les coûts de transport.

Répertoire

ADMINISTRATEURS

Vince Arimare
Directeur général
Adventure Paving
Prince Rupert, C.-B.

Penelope A. Denton
Infirmière autorisée
Prince Rupert, C.-B.

Raymond C. Jones
Directeur des relations avec l'État–Négociateur
Bureau du traité de Gitxsan
Gitsegukla, C.-B.

Richard J. Wright
Propriétaire
The Electrician
Prince Rupert, C.-B.

DIRIGEANTS

Gregory A. Slocombe
Président et directeur de l'exploitation

Cameron D. McIntyre, c.a.
Directeur, Finances, et secrétaire général

DIRECTION

Dennis E. Blake
Coordonnateur,
Contrôle de matériel

Thomas D. Harvey
Administrateur, Système d'information de l'entretien des installations

Larry T. Keene
Coordonnateur électrique

Melvin A. Kuemper
Coordonnateur mécanique

Kenneth J. Lindenberger
Coordonnateur de l'exploitation

William F. Myers
Coordonnateur des ressources humaines

Peter J. Petersen
Coordonnateur de l'exploitation

CONSEILLER JURIDIQUE

Fasken, Martineau, DuMoulin
Vancouver, C.-B.

VÉRIFICATEURS

Le Bureau du vérificateur général du Canada
Ottawa, Ontario

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :
Gregory A. Slocombe
Président et directeur de l'exploitation
Téléphone : (250) 624-9511 poste 111
Télécopieur : (250) 624-4990
Courriel : galocombe@rti.ca
Web : www.rti.ca

ou écrivez à :
Ridley Terminals Inc.
Terminal charbonnier de Ridley Island
C.P. 8000
Prince Rupert, C.-B. V8J 4H3

Énoncés axés sur l'avenir
Certains énoncés de ce rapport annuel sont axés sur l'avenir et ne constituent pas des faits antérieurs. Les risques et les incertitudes qu'il est impossible à la compagnie de contrôler ou de prévoir sont inhérents à ces énoncés axés sur l'avenir. Les résultats futurs peuvent varier considérablement des résultats énoncés ou sous-entendus dans les énoncés axés sur l'avenir, contenus dans le présent document.

PHOTOS: ALLAN MCINTYRE